Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 31 / 12. JULI 2023

56 Seiten

Formel 1: Verstappen-Serie geht weiter

McLaren kämpft wieder um Siege!

Formel 3 in Silverstone

Erster F3-Erfolg für Oliver Goethe

MotoGP-Interview: Pecco Bagnaia

Was macht die Ducati so stark?

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 31

DTM am Norisring

Meister Van der Linde meldet sich zurück

Sportwagen-WM in Monza

Toyota gelingt die Revanche für Le Mans

Nürburgring Langstrecken-Serie

Falken-Porsche beendet BMW-Serie

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen vor stark auftrumpfenden McLaren **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Silverstone **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Wie die Topteams den Budgetdeckel aushebeln **S. 10**
Formelsport Andretti-News, F1-Kalender 2024 und News **S. 12**
Formelsport Die Formel 2 und Formel 3 in Silverstone **S. 14**
Sportwagen Falken-Porsche gewinnt NLS-6h-Rennen **S. 16**
Sportwagen Das Comeback des GT Masters am Norisring **S. 18**
Sportwagen-WM Toyota-Team besiegt Ferrari in Monza **S. 20**
Sportwagen IMSA Mosport und weitere Szene-News **S. 24**
Rallye Pirelli-Story, Rallye-EM in Schweden und mehr **S. 28**
DTM Siege für Sheldon van der Linde und Thomas Preining **S. 32**
Tourenwagen NASCAR Atlanta, Supercar und weitere News **S. 36**

Motorrad:

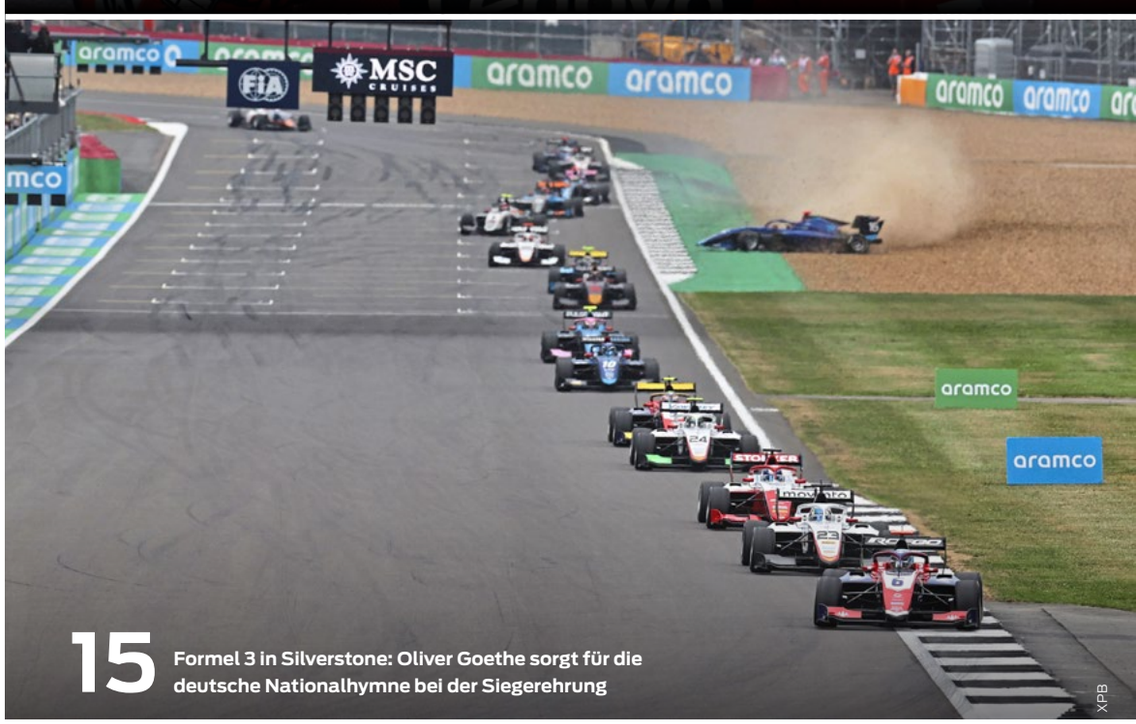
Historie Circuit de Charade: Härter als die grüne Hölle **S. 38**
MotoGP Interview mit Tabellenführer Francesco Bagnaia **S. 40**
Motorrad-WM Aktuelle News aus den WM-Klassen **S. 42**
Historie Die unkonventionelle Bimota Tesi 500 von 1993 **S. 44**
Straßensport Biland-Beifahrer Kurt Waltisperg wird 70 **S. 46**
Straßensport Aktuelle News aus den seriennahen Klassen **S. 48**
Offroad US-Cross, Langbahn-WM und weitere News **S. 49**
Motocross-WM Interview mit Titelverteidiger Tim Gajser **S. 50**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**

30 Rallye-EM: In Schweden gab es packende Action – und manche Akteure trieben es zu weit

40 MotoGP-Interview: Tabellenführer Francesco Bagnaia sagt, wer ihm die Titelverteidigung streitig machen kann



15 Formel 3 in Silverstone: Oliver Goethe sorgt für die deutsche Nationalhymne bei der Siegerehrung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Das BOP-Gezänk in der Sportwagen-WM eskalierte in Monza: Ferrari schob der BOP die Schuld in die Schuhe – und stellte die Kommunikation komplett ein.

Jetzt haben wir den Salat: Beim fünften Lauf zur Sportwagen-WM in Monza eskalierte der Streit um die Balance of Performance (BOP) in der Topklasse – zum zweiten Mal nach Le Mans. Ferrari machte die BOP dafür verantwortlich, dass man beim Heimspiel in Monza nicht wettbewerbsfähig war und das Rennen gegen Toyota verlor. Weil das sportliche Reglement der WEC den Herstellern untersagt, BOP-Themen in der Öffentlichkeit zu thematisieren, stoppte Ferrari nach dem Rennen die Kommunikation mit den Medien. Weder die Manager der Sportabteilung noch die Fahrer durften sich zum Rennen äußern.

Was ist von dem PR-Fiasko zu halten? Erstens ist die Sportwagen-WM selber verantwortlich für den Scherbenhaufen. Seit Beginn der neuen Hypercar-Ära ist es den Herstellern untersagt, sich zur BOP zu äußern. Die Balance of Performance definiert aber, wie der Name sagt, die Performance der Autos. Die Aufgabe der Journalisten besteht darin, den Zuschauern und Fans zu erklären, wer warum gewonnen oder verloren hat. Die WM-Macher unterliegen dem Irrglauben, sie könnten jede Debatte zum Thema BOP dadurch unterbinden, dass sie Maulkörbe verteilen.

Zweitens ist die BOP weltweit in vielen GT- und Langstreckenserien ein etabliertes Werkzeug, um die teilnehmenden Rennwagen auf ein annähernd gleiches Wettbewerbsniveau zu bringen. Die Einstufungen werden veröffentlicht, und alle dürfen darüber reden: die Regelgeber, die Teams, die Ingenieure, die Hersteller. Warum die WEC meint, hier einen anderen Weg gehen zu müssen, ist nicht nachvollziehbar. Natürlich reden alle in der Sportwagen-WM, alle Sportchefs und Projektleiter trotzdem über die BOP, immer mit dem Nachsatz: Aber bitte, zitiere mich dazu nicht.

Drittens hat Ferrari die BOP-Fehde in Monza gezielt eskalieren lassen: Wenn die BOP schuld ist, ich aber nicht über die BOP reden darf, sage ich halt gar nichts mehr. Das ist einerseits in hohem Maße kindisch und albern, weil man als schlechter Verlierer dasteht. Außerdem ist anhand der Daten und der Analyse klar ersichtlich, dass Ferrari bei der Reifennutzung schlechter war als Toyota – was nichts mit der BOP zu tun hat.

Das wirft die Frage auf, ob eine BOP im Toplevel-Werksmotorsport überhaupt funktionieren kann? Die Hersteller haben mehr Ressourcen als die Regelgeber, sie können die Performance ihrer Autos steuern und kontrollieren, was zwangsläufig bedeutet, dass die BOP sehr oft falsch liegen muss. Mit dem Eklat von Monza steht die WM jetzt am Scheideweg: Wenn das Gezerre weitergeht, verliert man das Vertrauen der Hersteller. Und dann ist die Boomphase im Langstreckensport schneller vorbei als uns allen lieb sein kann.

Ergo sind neue Konzepte und Ansätze für den fairen sportlichen Ausgleich gefragt, die die Serie sportlich und politisch stabilisieren. Und zwar schnell, bevor es zu spät ist.

Marcus Schurig
Redakteur

SHOTBYBAVO

50 Motocross-WM: Weltmeister Tim Gajser spricht mit MSa über sein Comeback

MSa-Paddock

GOOD OLD BRITAIN
480 000 Zuschauer sollen von Donnerstag bis Sonntag in Silverstone gewesen sein. 160 000 allein zum Rennen. Andreas Haupt wartete in der Startaufstellung sehnsüchtig auf die Autos. Das sind mit die besten Momente an einem GP-Wochenende.

GROSSE SOMMERPAUSE
Nicht nur die NLS verabschiedete sich mit Lauf 5 in die Sommerpause, sondern auch Reporterin Bianca Leppert hat nach acht Rennwochenenden in Folge mit nur einer Unterbrechung nun etwas Pause. Leider.

FRÖHLICHE WALDARBEITER
Fotoweste und Hammer genügten Rallye-Reporter Reiner Kuhn, um Michael Pihlgren, Baumeister der WM-Zuschauerprüfung in Umea und langjähriger Chef am Colin's Crest, zu helfen, umgemähte Weitenschilder wieder aufzustellen.

DOPPELPACK AM NORISRING
Am Norisring gab es mit DTM und GT Masters erstmals die doppelte Packung der deutschen GT3-Szene. Mit Michael Bräutigam (l.) und Philipp Körner hatten wir deshalb auch zwei Redakteure vor Ort.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Gründe für das

Max Verstappen siegt einfach weiter, auch wenn es ihm in Silverstone nicht so leichtfiel wie noch in Österreich. Vier Gründe brachten McLaren ein Wunder und 30 WM-Punkte. Ferrari verließ England mit nur drei Zählern.

Von: **Andreas Haupt**

Warum entschied sich McLaren für harte Reifen?

Der Ausfall von Kevin Magnussen und das fällige Safety Car stauchten das Feld kurz nach Halbzeit zusammen. Lando Norris bog wie Max Verstappen sowie Lewis Hamilton und Fernando Alonso zum Gratis-Stopp ab. Zur Verwunderung der Beobachter wählte McLaren die harten Reifen. Obwohl Norris die Softs wollte.

McLaren-Rennleiter Andrea Stella erklärte: „Wir hatten die harten Reifen parat. Ein spätes Umdenken hätte nur für Hektik gesorgt. Operativ birgt es zu viel Risiko, in letzter Sekunde umzudisponieren." Also blieb McLaren dem ursprünglichen Plan treu. Zumal der MCL60 dafür bekannt ist, die Reifen schnell anzuzünden. „Lando musste nur vier Kurven überleben." Norris teilte sich die Motorleistung schlau ein und wehrte Hamiltons Angriffe ab. Der Lohn war der zweite Platz.

Die optimale Nutzung der Reifen war eines der Erfolgsgeheimnisse. Die McLaren brachten sie schnell auf Temperatur. Auch Rookie Oscar Piastri meisterte diese Aufgabe. Die McLaren nutzten die Reifen nicht zu sehr ab, weil der Abbau allgemein gering ausfiel. Die weiteren drei Gründe für die Gala-Vorstellung betrafen das Wetter, das Streckenlayout und die neuen Teile. Temperaturen knapp über 20 Grad sind Balsam für die Papaya-Autos. In schnellen Kurven glänzt der McLaren besonders. Mit volleren Tanks spielte er seinen Vorteil noch stärker aus als in der Qualifikation. „Mit wenig Sprit werden hier viele Kurven mit Vollgas genommen. Im Rennen werden diese Passagen zu echten Kurven. Das war ein Bonus für uns."

An mittelschnellen Ecken, in die hereingerollt wird, mangelt es in Silverstone. Das war bis jetzt die große Achillesferse. In langsamen Kurven hat der MCL60 mehr Abtrieb gewonnen. „Das stellen wir allgemein in allen Bereichen fest. Unsere aerodynamische Effizienz ist besser geworden", schildert Teamchef Stella. Der großflächige Umbau der letzten Wochen hat angeschlagen. Trotzdem ist Vorsicht geboten. Silverstone ist wie Spielberg eine Piste, auf der die Vorderachse mehr gefordert ist als das Heck. Das schmeckt McLaren. Die größere Herausforderung wartet beim nächsten Lauf in Ungarn. Der Hungaroring mixt langsame und mittelschnelle Kurven. Und es ist dort meistens heiß. „Danach können wir ein besseres Urteil fällen."

Wieso haderte Verstappen mit seinem Red Bull?

Die Groundeffect-Autos reagieren sensibel auf kleinste Veränderungen. Je nach Streckentyp, Asphalt, Temperatur, Wind, Reifen und Bodenfreiheit schwanken die Ergebnisse. In England war plötzlich McLaren die zweite Kraft. Nur eines ist sicher: Red Bull ist selbst dann am schnellsten, wenn man nicht in der absoluten Komfortzone liegt. Weil der RB19 das größte Arbeitsfenster aller Autos hat.

In Silverstone hatte Red Bull nicht den besten Tag im Rennen. Dennoch gewann Max Verstappen zum achten Mal in dieser Saison. Bei kühleren Temperaturen und stärkerem Wind wirkte das Auto verwundbarer als sonst. Der Sieger versemmelte den Start mit durchdrehenden Rädern. „Ich habe mich an den Donnerstag erinnert gefühlt. Da hatte ich für Marketing-Zwecke driften müssen." In Runde 5 holte sich Verstappen den Spitzenplatz zurück. „Lando hat sich zum Glück nicht groß gewehrt." Weil der Engländer die Ferrari und Mercedes als die großen Gegner ansah und nicht den Red Bull. Norris wollte sich im Zweikampf nicht die Reifen aufreiben.

Immer, wenn die Pirellis gut halten, schrumpft der Vorteil des

Lando Norris hält sich vor Landsmann Lewis Hamilton. Am Rennsonntag von England ist nur Red Bull besser als McLaren

WILHELM

Der nächste Verstappen-Sieg: Red Bull erwischt nicht den besten Tag. Trotzdem feiert der Rennstall saisonübergreifend den elften Erfolg in Serie

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

McLaren-Wunder

WILHELM

XPB

Besser, aber immer noch in Problemen: Ferrari schwächelt weiter in schnellen Kurven. Zudem ist die Reifenabnutzung im Vergleich zu hoch

besten Autos im Feld. Die Abstände bleiben dann gering. Bis zum Safety Car baute sich Verstappen mühsam einen Vorsprung von 9,7 Sekunden auf. „Der war mit einem Schlag weg", bedauerte Sportchef Helmut Marko. Red Bull wählte die Softs für den Schlussstint. Verstappen haderte. „Die Reifen haben überhitzt. Nicht so schlimm wie bei Hamilton. Aber wenn das Rennen fünf Runden länger dauert, holt uns der Norris noch ein", so Marko.

Warum schwächelte Mercedes in schnellen Kurven?

Lewis Hamilton hatte das Glück auf seiner Seite. Nur durch das Safety Car gelang der Sprung auf das Podest. Der Stopp in Runde 33 spülte ihn vorbei am Teamkollegen und an Oscar Piastri. George Russell hatte den Australier kurz vor dem Safety Car in die Box gezogen. McLaren fürchtete einen Undercut, weil die Reifen nachließen.

Nach dem Neustart kämpfte sich Hamilton an Norris ab und Russell an Piastri. „Wir waren uns sicher, dass wir die McLaren dank der weichen Reifen auffressen werden. Ich hatte mit Platz 2 für Lewis und Platz 3 für George gerechnet", erzählte Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Daraus wurde nichts, weil Norris und Piastri zu stark waren.

Der Mercedes war auf seiner einstigen Paradestrecke kein Auto, um aus eigenen Stücken unter die Top 3 zu fahren. Ausgerechnet in den Highspeedkurven zwickte es. „Da haben wir gestrauchelt und am Kurvenausgang mit schlechter Traktion bezahlt." Umgedrehte Verhältnisse: Bis jetzt hatte der W14 wegen des losen Hecks eine Schwäche in langsamen Kurven und nicht in schnellen. Die Ursache mag in der Abstimmung liegen. Vielleicht bekam Mercedes das Auto wegen des neuen Frontflügels nicht passend ausbalanciert. Es könnte auch mit den neuen Pirelli-Reifen zu tun haben, welche die Vorderachse im Verhältnis stärken. Das bezahlen Autos, denen es im Heck fehlt.

Wie ruinierte sich Ferrari ein besseres Ergebnis?

Ferrari hat sich verbessert, ist aber noch lange nicht gut genug. Der SF-23 hat an Beständigkeit gewonnen. Die Schwäche in den schnellen Kurven ist jedoch noch nicht kuriert. Silverstone legte sie im Rennen offen. Charles Leclerc bog in Runde 18 viel zu früh zum Wechsel auf harte Reifen ab. Ein Undercut hatte null Erfolgsaussichten. Carlos Sainz kam acht Runden später. „Wir waren über den Reifenabbau am Ende des Stints besorgt. Deshalb kamen wir früher rein. Im Nachhinein muss man sagen, dass wir zu konservativ waren", gab Teamchef Frédéric Vasseur zu.

Von den weichen Reifen ließ Ferrari die Finger. Aus Sorge um mögliches Graining. Leclerc nutzte das Safety Car zu einem weiteren Reifentausch. Auf den harten Reifen fühlte er sich sonst zu verwundbar. Sainz wollte auch rein, Ferrari hielt ihn aber draußen. „Als Pérez ihn überholte, geriet Carlos außen auf die Gummischnipsel. Das hat ihn weitere Plätze gekostet." Die Ferrari steckten danach hinter Alexander Albon im DRS-Zug fest. Sie verbuchten mickrige drei Punkte. Sorgen machen müssen die vielen Motorschäden bei Kunde Haas. In Montreal schoss in Hülkenbergs Auto ein Pleuel durch den Motorblock. In Österreich hatte er den nächsten Schaden an der Power Unit. In Silverstone erwischte es Kevin Magnussen.

Was war nur mit Aston Martin los?

Silverstone verlangt Performance in langsamen und schnellen Kurven plus ein schnelles Auto bei Geradeaus-Fahrt. Ein ziemlich unbekömmlicher Cocktail für den Aston Martin, der Stop-and-go und mittelschnelle Kurven liebt und bei der aerodynamischen Effizienz wie beim DRS noch Defizite hat. Das schränkt den Spielraum ein.

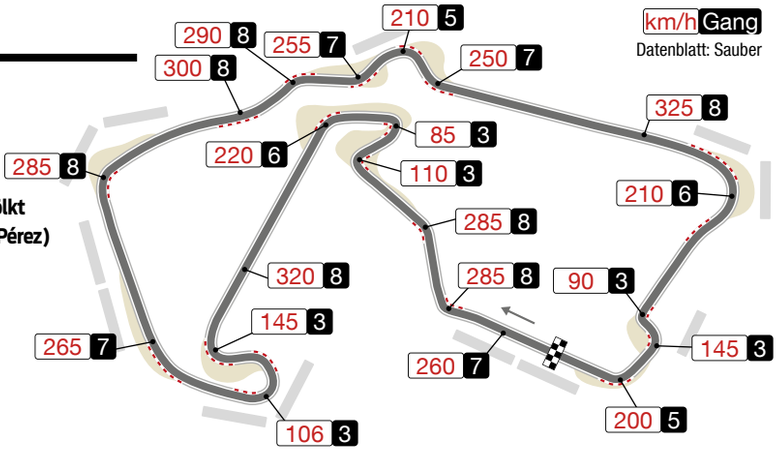
Die Ingenieure bestückten das Auto mit einem kleineren Flügel. Das half auf den Geraden, schädigte allerdings in den langsamen Passagen. Hier büßten die AMR23 ihre Zeit ein. Aston Martin glaubt, dass es in Ungarn wieder aufwärts geht. Der Hungaroring sollte ins Profil passen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP ENGLAND: 10. VON 22 LÄUFEN, 9. JULI 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,891 km**
Runden:	**52**
Distanz:	**306,198 km**
Zuschauer:	**160 000**
Wetter:	**22 Grad, bewölkt**
Topspeed Rennen:	**338,4 km/h (Pérez)**
Gangwechsel/Runde:	**38**
Volllastanteil:	**78 %**
Pole bis 1. Bremspunkt:	**644 m**
Safety-Car-Phasen:	**1**
Führungswechsel:	**1**



FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	8	255
2.	Pérez	2	156
3.	Alonso		137
4.	Hamilton		121
5.	Sainz		83
6.	Russell		82
7.	Leclerc		74
8.	Stroll		44
9.	Norris		42
10.	Ocon		31
11.	Piastri		17
12.	Gasly		16
13.	Albon		11
14.	Hülkenberg		9
15.	Bottas		5
16.	Zhou		4
17.	Tsunoda		2
18.	Magnussen		2
19.	Sargeant		0
20.	De Vries		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	52/48[1]	1:25.16,938 h = 215,424 km/h	1.30,275 min
2.	**Norris**	52/4	+ 3,798 s	1.30,543 min
3.	**Hamilton**	52	+ 6,783 s	1.30,545 min
4.	**Piastri**	52	+ 7,776 s	1.30,850 min
5.	**Russell**	52	+ 11,206 s	1.31,124 min
6.	**Pérez**	52	+ 12,882 s	1.30,914 min
7.	**Alonso**	52	+ 17,193 s	1.31,338 min
8.	**Albon**	52	+ 17,878 s	1.31,273 min
9.	**Leclerc**	52	+ 18,689 s	1.31,255 min
10.	**Sainz**	52	+ 19,448 s	1.31,366 min
11.	**Sargeant**	52	+ 23,632 s	1.31,699 min
12.	**Bottas**	52	+ 25,830 s	1.31,852 min
13.	**Hülkenberg**	52	+ 26,663 s	1.31,776 min
14.	**Stroll**[2]	52	+ 27,483 s	1.31,508 min
15.	**Zhou**	52	+ 29,820 s	1.31,769 min
16.	**Tsunoda**	52	+ 31,225 s	1.32,084 min
17.	**De Vries**	52	+ 33,128 s	1.32,353 min
18.	**Gasly**	46	Kollision (P 11)	1.31,539 min
19.	**Magnussen**	31	Motor (P 14)	1.33,356 min
20.	**Ocon**	9	Hydraulik (P 12)	1.33,941 min

[1] Runden in Führung, Bestwerte in Rot [2] +5s Strafe (Verursachen einer Kollision)

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	Lando Norris, GB	4
3	Oscar Piastri, AUS	81
4	Charles Leclerc, MC	16
5	Carlos Sainz, E	55
6	George Russell, GB	63
7	Lewis Hamilton, GB	44
8	Alexander Albon, T	23
9	Fernando Alonso, E	14
10	Pierre Gasly, F	10
11	Nico Hülkenberg, D	27
12	Lance Stroll, CDN	18
13	Esteban Ocon, F	31
14	Logan Sargeant, USA	2
15	Sergio Pérez, MEX	11
16	Yuki Tsunoda, J	22
17	Guanyu Zhou, CHN	24
18	Nyck de Vries, NL	21
19	Kevin Magnussen, DK	20
20	Valtteri Bottas, FIN[1]	77

Startnummer
[1] Disqualifikation: Unter 1 Liter Benzin im Tank

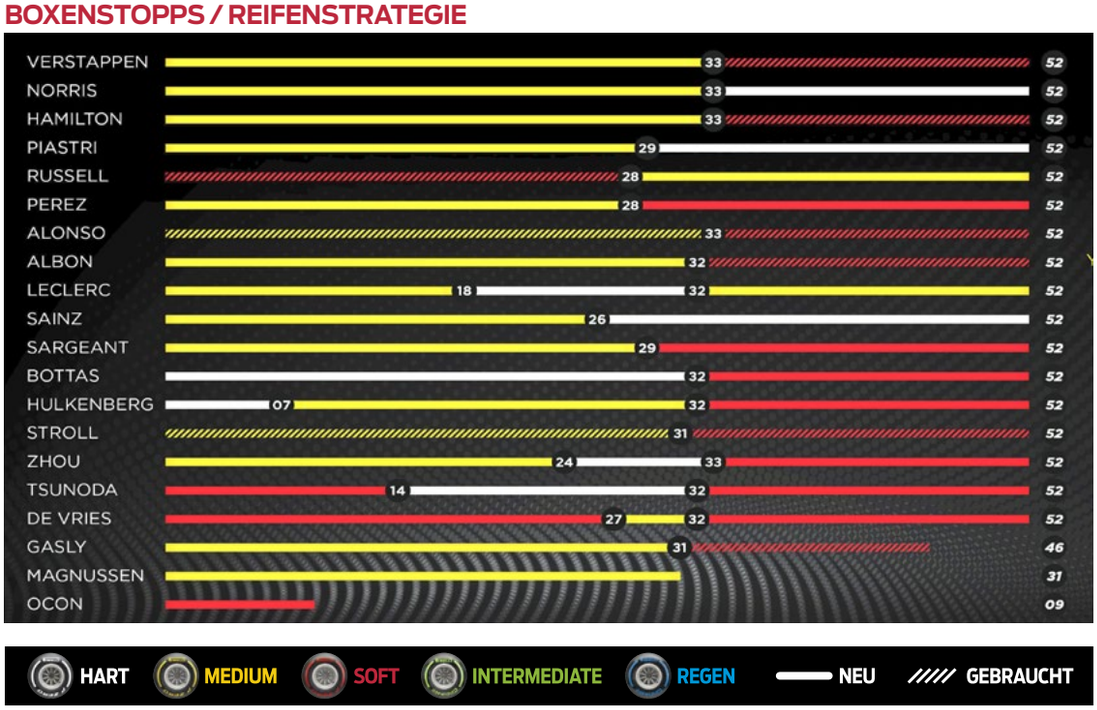
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	10	411
2.	Mercedes		203
3.	Aston Martin		181
4.	Ferrari		157
5.	McLaren		59
6.	Alpine		47
7.	Williams		11
8.	Haas		11
9.	Alfa Romeo		9
10.	AlphaTauri		2

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	10:2
Hamilton – Russell	5:5
Leclerc – Sainz	5:5
Norris – Piastri	9:1
Gasly – Ocon	5:5
De Vries – Tsunoda	2:8
Alonso – Stroll	8:2
Albon – Sargeant	10:0
Bottas – Zhou	6:4
Hülkenberg – Magnussen	8:2

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.28,600 min	26
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0.448 s	22
3.	Alexander Albon	Williams	+ 0,489 s	22
4.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,668 s	21
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,680 s	25
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,719 s	23
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,757 s	25
8.	Lando Norris	McLaren	+ 0,841 s	25
9.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,871 s	26
10.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,058 s	16
11.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,091 s	26
12.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,168 s	23
13.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,228 s	24
14.	George Russell	Mercedes	+ 1,274 s	28
15.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,490 s	22
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,492 s	28
17.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,524 s	24
18.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,721 s	20
19.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,785 s	21
20.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,991 s	22

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.28,078 min	27
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,022 s	29
3.	Alexander Albon	Williams	+ 0,218 s	30
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,264 s	30
5.	Logan Sargeant	Williams	+ 0,688 s	29
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,788 s	30
7.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,802 s	28
8.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,811 s	27
9.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,848 s	29
10.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 1,056 s	26
11.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,147 s	28
12.	George Russell	Mercedes	+ 1,160 s	25
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,164 s	24
14.	Lando Norris	McLaren	+ 1,182 s	24
15.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,205 s	24
16.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,300 s	28
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,361 s	20
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,405 s	25
19.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,493 s	29
20.	Charles Leclerc	Ferrari	keine Zeit	0

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.27,419 min	23
2.	Alexander Albon	Williams	+ 0,173 s	13
3.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,365 s	17
4.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,474 s	18
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,529 s	15
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,545 s	20
7.	Logan Sargeant	Williams	+ 0,732 s	15
8.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,847 s	18
9.	George Russell	Mercedes	+ 0,865 s	17
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,918 s	20
11.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,085 s	20
12.	Lando Norris	McLaren	+ 1,144 s	17
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,201 s	15
14.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,485 s	18
15.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,788 s	12
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,814 s	21
17.	Oscar Piastri	McLaren	+ 2,018 s	20
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,167 s	15
19.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 6,171 s	12
20.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	keine Zeit	2

GP ENGLAND, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.29,428	1.27,702	1.26,720
2.	Lando Norris	1.28,917	1.28,042	1.26,961
3.	Oscar Piastri	1.29,874	1.27,845	1.27,092
4.	Charles Leclerc	1.29,143	1.28,361	1.27,136
5.	Carlos Sainz	1.29,865	1.28,265	1.27,148
6.	George Russell	1.29,412	1.28,782	1.27,155
7.	Lewis Hamilton	1.29,415	1.28,545	1.27,211
8.	Alexander Albon	1.29,466	1.28,067	1.27,530
9.	Fernando Alonso	1.29,949	1.28,368	1.27,659
10.	Pierre Gasly	1.29,533	1.28,751	1.27,689
11.	Nico Hülkenberg	1.29,603	1.28,896	
12.	Lance Stroll	1.29,448	1.28,935	
13.	Esteban Ocon	1.29,700	1.28,956	
14.	Logan Sargeant	1.29,873	1.29,031	
15.	Valtteri Bottas	1.29,798		
16.	Sergio Pérez	1.29,968		
17.	Yuki Tsunoda	1.30,025		
18.	Guanyu Zhou	1.30,123		
19.	Nyck de Vries	1.30,513		
20.	Kevin Magnussen	1.32,378		

STATISTIK DES WOCHENENDES

30

So viele WM-Punkte fuhr McLaren bei seinem Heimrennen in Silverstone ein. In den neun Rennen davor sind es zusammen 29 gewesen. Mit einem Schlag katapultierte sich McLaren auf den fünften Platz in der WM – vorbei an Alpine, die einen Doppelausfall verzeichneten. Woking liegt nun zwölf Punkte vor dem französischen Nationalrennstall. Für McLaren war es das 495. Podest der Teamgeschichte. Sieben davon hat Lando Norris beigesteuert, auch das letzte zuvor in Imola 2022. Teamkollege Oscar Piastri wurde starker Vierter.

McLaren: 30 Punkte und 495. Podest der Team-Historie

RENN-TICKER

START
Verstappen strauchelt. Er hat zu viel Schlupf hinten, was Norris eine Chance zuspielt. Schon nach 100 Metern liegt der McLaren gleichauf. In Kurve eins biegt Norris als Führender ein.

RUNDE 5
Vier Umläufe verbringt Norris an der Spitze. Danach ist er fällig. Verstappen zieht mit DRS vor Kurve sechs vorbei. Der Dritte, Piastri, wird in der Folge informiert, den Teamkollegen nicht anzugreifen.

RUNDE 7
Den Zweikampf der Weltmeister entscheidet Hamilton. Er überholt Alonso und ist Siebter. Hülkenberg kommt rein. Sein Frontflügel ist links beschädigt.

RUNDE 9
Alpine-Pilot Ocon gibt auf: ein Hydraulik-Leck.

RUNDE 18
Als erster Fahrer der Topgruppe steuert Leclerc die Boxen an. Ferrari steckt um von Mediums auf harte Reifen. Viel zu früh. Leclerc fällt von Platz 4 auf 12.

RUNDE 26
Sainz ist drin. Er bekommt denselben Reifentyp wie der Teamkollege.

RUNDE 28
Russell tauscht von Soft auf Medium. Eine Runde später holt McLaren Piastri rein und unterbindet den Undercut-Versuch von Mercedes.

RUNDE 32
Magnussen steht, Safety Car. Verstappen, Norris, Hamilton und Alonso gehen zum zeitsparenden Boxenhalt.

RUNDE 39
Restart: In den letzten 13 Runden kämpfen die Fahrer munter. Norris muss sich mit seinen harten Gummis gegen den Soft-bereiften Hamilton wehren. Pérez schnappt sich Sainz und Alonso. Sainz fällt noch hinter Albon und Leclerc zurück.

ZIEL
Verstappen-Sieg vor Norris und Hamilton.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,40
Beim Weltmeister sorgen kleinste Fehler für Abzüge. Der Boxen-Crash im Q1 und der schlechte Start kosten eine Note. Als es zählte, war Verstappen wieder souverän.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 06/10 – Ø 6,80
Pérez kann von Glück reden, dass Red Bull keine Alternativen hat. Wieder raus im Q1, weil er trotz freier Fahrt nicht in die Top 15 fahren konnte. Die Aufholjagd war klasse.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,50
Leclerc blieb das ganze Wochenende unauffällig. Sein Ferrari ließ ihn wieder mal nicht glänzen. Der frühe Reifenwechsel und das Safety Car kosteten viele Punkte.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,50
Gleiche Story wie bei Leclerc. Der Ferrari war kein Auto für das Podest. Das Safety Car kam zur falschen Zeit. Ein Fehler im Duell gegen Pérez kostete drei Positionen.

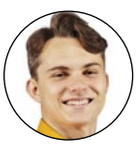
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 08/10 – Ø 7,80
Russell hat wieder zurückgeschlagen. Quali-Sieg gegen Hamilton, gutes Reifenmanagement auf den Softs, dann aber Pech mit dem Safety-Car-Timing.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,00
Der dritte Platz war ein Geschenk des Safety Cars. Hamilton sprang von Platz 7 auf 3. Im Duell gegen Norris fehlte dem Mercedes am Ende der Topspeed.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 05/10 – Ø 6,90
Ein unnötiges Duell mit Stroll im Q2 brachte Ocon um das Q3. Deshalb ging er mit Soft-Reifen am Start ins Risiko. Ein Hydraulikschaden beendete die Vorstellung früh.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 07/10 – Ø 6,50
Im ersten Teil des Rennens lieferte sich Gasly ein tolles Duell mit Alonso. Später legte er sich mit Stroll an und blieb zweiter Sieger. Die rechte Vorderradaufhängung knickte ab.

Lando Norris – McLaren
Note: 10/10 – Ø 7,50
Was für eine Auferstehung – von Norris und McLaren! Schon der zweite Startplatz war eine Meisterleistung. Und erst der Start. Und der Zweikampf mit Hamilton.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 10/10 – Ø 6,80
Mehr kann man von einem Rookie nicht erwarten. Dritter Startplatz, Rang 4 im Rennen. Der frühe Stopp kostete das Podium, weil Hamilton gratis stoppen durfte.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 5,20
Eine Disqualifikation wegen zu wenig Sprit im Tank bescherte Bottas Platz 20 am Start. Von da ging es stetig bergauf. Dank günstigem Safety-Car-Timing bis auf Rang 12.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 04/10 – Ø 5,60
Wie schon in Spielberg lieferte Zhou keine überzeugende Leistung ab. Drei Boxenstopps waren nicht hilfreich. Der letzte, weil ein Abreißvisier den Bremsschacht blockierte.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 9,00
Aston Martin präsentierte sich wie in Barcelona und Spielberg im Formtief. Mehr als Platz 7 war nicht drin. Nur kluges Reifenmanagement hielt Alonso vor den Ferrari.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 04/10 – Ø 6,80
Stroll war laufend in Konflikte mit den Alpine-Piloten verwickelt. Seine Kollision mit Gasly ergab eine Strafe. Stroll litt mehr unter dem schwachen Aston-Speed als Alonso.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 6,30
Zwei Motorschäden an zwei Tagen, da kann man nicht glänzen. Bis zum Ausfall schlug sich Magnussen tapfer. Er hatte den Reifenverschleiß besser im Griff als erwartet.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,90
Das Q3 verpasste Hülkenberg nur knapp. Nachdem ihm Pérez früh den Frontflügel abfuhr, war das Rennen gelaufen. Auch wenn ihm das Safety Car Platz 13 bescherte.

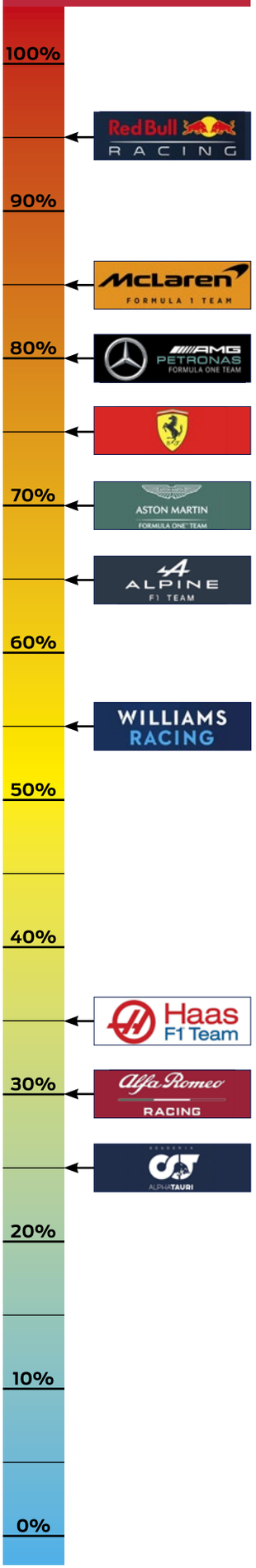
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 6,90
Die Alpha Tauri werden immer hoffnungsloser. Tsunoda beklagte fehlenden Speed. Auf eine Runde, auf die Distanz. Die Strategie stimmte, die Rundenzeiten nicht.

Nyck de Vries – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 5,00
Im Qualifying fehlte eine halbe Sekunde auf den Kollegen, nach 52 Runden 1,9 Sekunden. Die Rennen der Alpha-Tauri-Piloten waren deckungsgleich. Deshalb gleiche Noten.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 09/10 – Ø 7,50
Albon zeigte erneut, was er für Williams wert ist. Dem achten Startplatz ließ er den achten Platz im Rennen folgen – nur 0,6 Sekunden hinter Alonso. Eine ganz starke Vorstellung.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 4,80
Sargeant kommt immer besser in Schwung. Das Upgrade hilft. Der US-Amerikaner fuhr ins Q2 und verfehlte seinen ersten WM-Punkt nur um 4,1 Sekunden. Weiter so!

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

PLAN GEGEN PROTESTE

Letztes Jahr schrammte die Formel 1 knapp an einer Katastrophe vorbei. In der Startrunde stürmten Klimaaktivisten die Strecke. Es kam nur nicht zu gefährlichen Zwischenfällen, weil das Rennen nach dem Startunfall von Guanyu Zhou bereits abgebrochen war. Die Gegenmaßnahmen für 2023: 100 Streckenposten extra, strengere Kontrollen, Gesichtserkennung und Lösungsmittel gegen Klebeaktionen. Die FIA unterrichtete die Fahrer am Freitag, was im Notfall zu tun wäre, sollten es Aktivisten bis auf die Rennstrecke schaffen.

VERTRAG AUCH BEI KRISE

Lewis Hamilton macht seine Zukunft nicht davon abhängig, ob Mercedes dieses Jahr noch den Rückstand auf Red Bull aufholt: „Bis dahin werde ich meinen künftigen Vertrag schon unterschrieben haben. Außerdem denke ich so nicht. Ich habe weiter Vertrauen in dieses Team. Wir werden aufholen, auch wenn es länger dauert."

NAMEN STATT ZAHLEN

Silverstone ist eine von drei Rennstrecken im Kalender, auf denen die meisten Ingenieure und Fahrer die Kurven mit ihrem Namen und nicht mit ihren Nummern bezeichnen. Die anderen beiden sind Spa-Francorchamps und Monte Carlo.

DREHBEGINN FÜR F1-FILM

In Silverstone wehte ein bisschen Hollywood durch die Boxen. Zwischen Ferrari und Mercedes hatte sich ein elftes Team namens „Apex" eingerichtet. In der Garage standen zwei umgerüstete Formel-2-Autos. Es dient für Dreharbeiten zu einem Streifen über die Formel 1. In die Hauptrolle schlüpft Schauspieler Brad Pitt, der den fiktiven Rennfahrer Sonny Hayes spielt. Produziert wird der Film von Apple Studios/Bruckheimer Films.

WILHELM

F1-Film: Dreharbeiten in England

KIESBETT FÜR SPIELBERG?

Die FIA hat ihre Entscheidung bereits getroffen. Im nächsten Jahr soll ein Kiesbett ausgangs der Kurven 9 und 10 in Spielberg für eine natürliche Streckenbegrenzung sorgen. Ferrari-Teamchef Frédéric Vasseur will nicht verstehen, warum die Formel 1 nicht in der Lage ist, Überschreitungen mit Messgeräten automatisch und zuverlässig zu erfassen: „Im Fußball und im Tennis funktioniert das ja auch."

DER BESTE WILLIAMS?

Williams feierte in England den 799. Grand Prix, in Ungarn dann den 800. Teamchef James Vowles wurde nach seinem Lieblingsmodell gefragt: „Wenn ich nicht im Büro bin, sitze ich im Museum zwischen dem FW14B (1992) und FW15C (1993). Ich hätte mir eines dieser Autos vertraglich zusichern lassen sollen." McLaren-Boss Zak Brown mischte sich ein: „Für mich ist es der FW11B. Mansell hat damit 1987 das beste Rennen in Silverstone jemals gewonnen."

TEST FÜR SCHUMACHER

In der Nacht von Freitag auf Samstag saß Mick Schumacher im Mercedes-Simulator, um den Stammpiloten bei der Setup-Arbeit zu assistieren. In den Tagen zuvor hatte er noch in einem echten Rennauto Platz genommen. Im McLaren MCL35M aus der Saison 2021 testete Schumi Jr. im portugiesischen Portimão.

MCLAREN

Schumacher: Test im McLaren

KOMMENTAR

Der Formel-1-Kalender für 2024 ist abgesegnet. Die Saison geht vom 2. März bis zum 8. Dezember. Das sind 281 Tage mit drei Triples und fünf Doppelschlägen, aber auch drei Verschnaufpausen von zwei Mal vier und ein Mal drei Wochen. Die wird man bei dem Mammutprogramm brauchen. Als Beteiligter und als Fan. Vor allem, wenn immer der Gleiche gewinnt. Dann wird es zäh, Woche für Woche den Fernseher einzuschalten, in der Hoffnung auf ein bisschen Abwechslung. Das ist der Nachteil von zu vielen Rennen. Sie werden beliebig. Selbst die Highlights. Monte Carlo war einmal der einzige Stadtkurs. Heute wird auch in Jeddah, Singapur, Las Vegas und Baku in der Stadt gefahren. Singapur stach einmal heraus als Nachtrennen. Jetzt gibt es mit Bahrain, Jeddah, Katar, Abu Dhabi und Las Vegas fünf weitere. Der Reiz des Besonderen ist verflogen. Es steht 2024 auch keine neue Rennstrecke oder ein neues Veranstalterland im Programm. Business as usual. Immerhin hält sich die Formel 1 noch die vier Dinosaurier Monza, Monte Carlo, Spa und Silverstone. Aber auch damit könnte es schnell vorbei sein, wenn andere Schauplätze besser zahlen und modernere Anlagen bieten. Montreal und Monza müssen an ihrer Infrastruktur nachbessern, sonst fliegen sie raus. Spa, Melbourne, Barcelona, Silverstone, Zandvoort und Interlagos haben das schon hinter sich. Das alles sind versteckte Kosten, die den klassischen Veranstaltern noch weiter die Luft abdrehen. Die alten Strecken haben aber wenigstens ein Gesicht, Historie und Tradition. Das braucht man bei der Inflation an Rennen. Da muss jeder GP seine eigene Story schreiben. Ich hatte nie ein Problem mit Monte Carlos erstem Trainingstag am Donnerstag. Oder einem Grand Prix am Samstag. Oder auf einer besonders langen, kurzen, langsamen oder schnellen Strecke. Wenn es schon so viele Rennen gibt, dann sollten es möglichst viele mit einem Alleinstellungsmerkmal sein. Wie wäre es mit zwölf Runden auf der Nordschleife? ■

HOCHZWEI

F1-Kalender: Immer mehr Rennen, die Klassiker stehen weiter unter Druck

Michael Schmidt
Redakteur

Wie gefällt Ihnen der 2024er F1-Kalender? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Grenzen des Kostende

Die Budgetdeckelung sollte Chancengleichheit in der Formel 1 garantieren. Doch schon im dritten Jahr stellt sich heraus, dass es zu viele Schlupflöcher gibt, von denen nur die Topteams profitieren.

Von: **Michael Schmidt**

Die Idee war gut, doch die Umsetzung erweist sich als schwierig. Mit der Budgetdeckelung sollte das größte Problem der Formel 1 zugeschüttet werden. Die unterschiedliche Ausstattung der Teams war doppelt ungerecht. Die reichen Teams hatten nicht nur die besten Leute, sondern auch noch mehr davon. So als würde man Real Madrid, Manchester City oder Bayern München erlauben, mit 33 Spielern statt mit elf anzutreten. Das führte dazu, dass zwischen 2013 und 2020 nur Fahrer von Mercedes, Ferrari oder Red Bull einen Grand Prix gewannen. Pierre Gasly im Alpha Tauri war in Monza der erste Überraschungssieger in acht Jahren.

So viel Berechenbarkeit übersteht kein Sport auf Dauer. Mit Hilfe der Corona-Krise installierte die FIA im Jahr 2021 einen Budgetdeckel, der zunächst auf 145 Millionen Dollar festgesetzt wurde und seit diesem Jahr an seinem Zielpunkt von 135 Millionen Dollar angelangt ist. Tatsächlich dürfen die Teams mit allen Zulagen für zusätzliche Rennen und Sprintwochenenden sowie dem Inflationsausgleich rund 153 Millionen ausgeben.

Wenn alle Teams sich daran halten würden, wäre die Kostendeckelung ein echter Schritt zu mehr Chancengleichheit. Doch schon die Saison 2022 hat gezeigt, dass es auch in dieser Disziplin Schlupflöcher gibt. Red Bull hat sie gesucht und gefunden. Weil die Obergrenze um 1,8 Millionen Pfund überschritten wurde, musste der Rennstall eine Strafe von sieben Millionen Dollar zahlen und zehn Prozent weniger Windkanalzeit akzeptieren. Aston Martin wurde für inkorrekte Angaben bei der Kostenüberprüfung mit 450 000 Dollar zur Kasse gebeten.

Die Ergebnisse der Buchprüfung wurden den Teams erst im Oktober mitgeteilt. Die FIA entschuldigte sich mit Personalmangel. 2022 standen drei Prüfer für zehn Teams bereit. Und die segelten zum Teil hart am Wind. Es liegt in der DNA dieses Sports, dass man überall ans Limit geht und die geringste Chance nutzt, Kosten zu verstecken. Um den Prozess zu beschleunigen und Sünder besser aufzuspüren, wurde die Abteilung von Finanzchef Federico Lodi auf zehn Mitarbeiter aufgestockt. Ab Ende März nahmen sich die Buchprüfer pro

RED BULL

Mit dem RB17 hat Star-Designer Adrian Newey (Mitte) eine neue Spielwiese

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Red Bull hat das schnellste Auto im Feld. Aston Martin machte von 2022 auf 2023 einen Riesensatz

MOTORSPORT IMAGES

ckels

Monat jeweils zwei Teams vor, gingen durch die Bücher, führten Interviews, ließen sich den Mail-Verkehr zeigen oder tauchten unangemeldet auf, um zu schauen, ob die von den Teams eingereichten Geschäftsberichte den Tatsachen entsprechen. Ende Juli soll die Prüfung abgeschlossen sein. Wer im Verdacht steht, das Limit überschritten zu haben, wird im August noch einmal Besuch von der FIA-Polizei bekommen. Anfang September sollen alle Teams formal über die Ergebnisse unterrichtet werden.

> Straßenautos für die Rennstrecke sind ein Sumpf, den man nicht trockenlegen kann. Keiner kann verbieten, den Red Bull RB17 mit einem Formel 1-Unterboden zu bauen.

Der Trick mit Splitterfirmen

Schon jetzt wird im Fahrerlager gemunkelt, dass wieder zwei Teams im Fokus der Ermittlungen stehen, den Bogen überspannt zu haben, und dass es sich um die Gleichen handeln soll wie im letzten Jahr. Im Zuge der Untersuchungen kam heraus, dass es viel mehr Grauzonen gibt, die von den Topteams genutzt wurden und werden. Deshalb verschickten Lodi und FIA-Technikdirektor Tim Goss am 19. April die Technische Direktive TD045, die einen Teil der festgestellten Tricksereien unterbinden soll.

Die Teams sind den Regelhütern immer einen Schritt voraus. Ein beliebtes Mittel ist die Aufsplittung des Kerngeschäfts in viele unterschiedliche rechtlich eigenständige Firmen, die dann Boote, Fahrräder oder Hypercars bauen. So lassen sich viele Ingenieure parken, die sonst wegen besserer Aufstiegschancen oder lukrativerer Bezahlung zu anderen Teams oder in die Industrie abwandern würden. Diese Mitarbeiter betätigten sich dann nur noch zu 10, 25 oder 50 Prozent für das F1-Team, und ihr Gehalt wurde entsprechend reduziert in der F1-Kostenstelle verbucht. Der nächste Schritt sah so aus, dass die Teams neue Firmen gründeten, um gewisse Dienstleistungen outzusourcen. Bei denen kauften die Teams dann zu einem günstigeren Preis ein, als wenn man es selbst gemacht hätte.

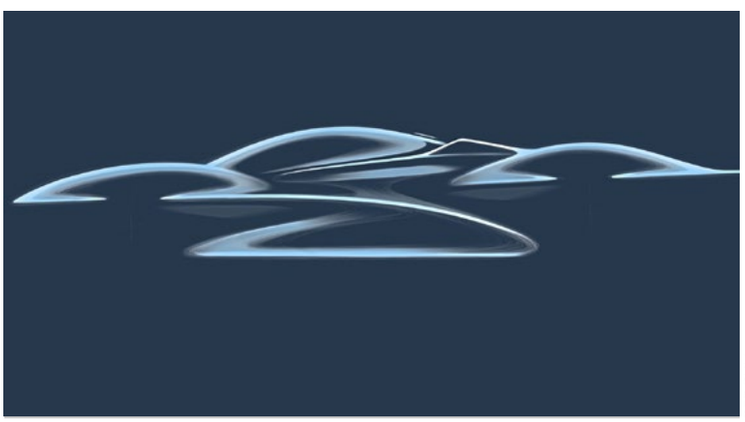
Mercedes installierte eine Software-Firma, die hauptsächlich Mercedes beliefert. Aston Martin eine Karbon-Manufaktur, die im Haus Kohlefaserkomponenten baut, aber eine Firma in der Firma ist. Sie liefert an den Formel-1-Rennstall zum Selbstkostenpreis. Es lohnt sich für die Mitarbeiter trotzdem, bei diesem Sub-Unternehmer angestellt zu sein, weil der außerhalb der Stoßzeiten auch Fremdaufträge annehmen darf, die dann die eigene Kasse aufbessern.

Das gleiche Modell bietet sich für die Entwicklungsabteilung an. Die könnte dem Team für eine Flatrate Neuentwicklungen verkaufen, die bei Selbsterstellung viel mehr kosten würden. Weil in dem Fixpreis alle fehlgeschlagenen Entwicklungen gar nicht erscheinen. Die TD045 soll Auswüchse dieser Art proaktiv verhindern.

Jetzt aber hat sich ein Trick herumgesprochen, der praktisch nicht in den Griff zu bekommen ist. Im Moment können ihn in der Theorie nur Red Bull und Aston Martin anwenden, aber er könnte Schule machen, sollte die FIA kein Gegenmittel finden. Red Bull Advanced Technologies entwickelt gerade ein Hypercar für betuchte Kunden. Der RB17 ist ein Formel-1-Auto mit verkleideten Rädern. 50 Einheiten zum Preis von fünf Millionen Euro werden bis 2025 gebaut. Das Gleiche gilt für die Rennstrecken-Version des Aston Martin Valkyrie, der einst von Red Bull entwickelt worden war, dessen Betreuung jetzt aber Aston Martin übernommen hat. An beiden Autos könnte man sowohl mechanisch als auch aerodynamisch Komponenten entwickeln, die auch für die Formel 1 relevant wären. Und sich somit Geld und Zeit sparen. Wenn die Autos mal fahren, könnte man auch Streckendaten sammeln.

Es gibt keine Regeln für diese Art Auto. Mit einem Le-Mans-Hypercar, wie es Ferrari und bald auch Alpine haben, geht das nicht. Dafür gibt es ein Reglement, das mit der Formel 1 nichts zu tun hat. Es würde auffallen, wenn Ferrari unter seinen 499P zu Testzwecken einen Unterboden schrauben würde, der dem SF-23 ähnlich sieht. Anders bei Red Bull. Selbst wenn die Ingenieure für den RB17 einen identischen Unterboden wie für den RB19 entwickeln würden, kann sich keiner beschweren.

Red Bull behauptet natürlich, dass bei übergreifenden Themen der Informationsfluss nur von der Formel 1 zum Hypercar geht und dass die Kommunikation zwischen den beiden Abteilungen von der FIA genau geprüft wird, aber wer kann schon belastbar nachweisen, dass es nicht doch umgekehrt passiert? Bei einem Gespräch in der Kantine oder im Pub? Die Ingenieure kennen sich untereinander. Man spricht die gleiche Sprache. Da reicht der Hinweis, dass sich diese oder jene Entwicklung lohnt oder nicht. Es braucht weder Daten noch Zeichnungen. Es ist ein Sumpf, den man nicht trockenlegen kann, der aber gegen den Geist der Regeln verstößt. Am Ende geben die Topteams so viel Geld aus wie früher. Es taucht nur nicht in den Formel-1-Büchern auf. Nach außen wahrt man den Anschein eines profitablen Geschäfts, das es nicht ist. ■



RED BULL

Noch keine Realität: Vom RB17 soll es 50 Stück zum Millionenpreis geben

WILHELM

Aston Martin Valkyrie: Die Track-Version gleicht einem Le-Mans-Hypercar

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Andretti-Machtkampf

Die FIA will zwei der vier Bewerber für den elften Platz im F1-Feld grünes Licht geben. Das F1-Management meldet Zweifel an. An der Frage könnte sich ein Machtkampf zwischen FIA-Präsident und Formel-1-Chef entzünden.

Von: **Michael Schmidt**

Die FIA hat ihre Untersuchung der vier Bewerber für den elften Platz im Formel-1-Feld nahezu abgeschlossen. Es ging darum, ob die vier Antragsteller technisch, personell und finanziell in der Lage wären, ein konkurrenzfähiges Team an den Start zu bringen. Dabei sollen Andretti Motorsport und Hitech grünes Licht bekommen. Die Projekte Lucky Sun aus Hongkong und Rodin aus Neuseeland erfüllen demnach nicht die Auflagen.

Jetzt liegt der Ball beim F1-Management. Hier geht es darum, ob ein zusätzliches Team dem Sport einen Mehrwert bringt. Hitech wird keinen Zuschlag bekommen, weil man befürchtet, dass hinter den kasachischen Geldgebern immer noch der Mazepin-Clan steckt. Bei Andretti befürchtet man trotz GM im Boot eine Luftnummer. Bahnt sich da ein Machtkampf zwischen FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem und F1-Chef Stefano Domenicali an? Bin Sulayem will mit dem Andretti-Fall zeigen, wer der wahre Chef ist. ■

MOTORSPORT IMAGES

FIA vs. FOM: Der Formel 1 droht ein Machtkampf rund um neue Teams

Formel 1

F1-Termine umgebaut

Eigentlich sollte der neue F1-Kalender für 2024 schon nach dem Kanada-GP bekannt gegeben werden. Doch dann wollte Katar sein Rennen erst im November veranstalten. Und alles musste noch einmal umgebaut werden.

Von: **Michael Schmidt**

Der Formel-1-Kalender 2024 musste in letzter Minute wegen Sonderwünschen von Katar umgebaut werden. Die Veranstalter in Losail wollten ihr Rennen frühestens im November. Ursprünglich war ihnen der 6. Oktober zugeteilt. Das Programm umfasst 24 Rennen. Die längste Saison aller Zeiten beginnt am 2. März in Bahrain und endet mit zwei Wochen Verspätung nach 281 Tagen am 8. Dezember in Abu Dhabi. Es gibt drei Triples und fünf Doppelschläge. Drei Rennen finden an einem Samstag statt (Bahrain, Saudi-Arabien, Las Vegas), sechs in der Nacht. ■

WILHELM

Rekordkalender: Die Formel 1 will im nächsten Jahr 24 Rennen veranstalten

RENN-TERMINE

2. März	GP Bahrain
9. März	GP Saudi-Arabien
24. März	GP Australien
7. April	GP Japan
21. April	GP China
5. Mai	GP Miami
19. Mai	GP Emilia Romagna
26. Mai	GP Monaco
9. Juni	GP Kanada
23. Juni	GP Spanien
30. Juni	GP Österreich
7. Juli	GP England
21. Juli	GP Ungarn
28. Juli	GP Belgien
25. August	GP Niederlande
1. September	GP Italien
15. September	GP Aserbaidschan
22. September	GP Singapur
20. Oktober	GP USA
27. Oktober	GP Mexiko
3. November	GP Brasilien
23. November	GP Las Vegas
1. Dezember	GP Katar
8. Dezember	GP Abu Dhabi

NACHRICHTEN

NEUE REIFEN SCHWERER

Pirelli hat mit einer neuen Reifenkonstruktion auf die gestiegenen Kurvengeschwindigkeiten reagiert. Ein Satz Reifen wiegt 440 Gramm mehr. Knapp unter der Grenze, ab der das Mindestgewicht angehoben werden muss. Das Mehrgewicht ist ein Tribut an zusätzliche Materialien, die die Karkasse verstärken.

VERTRÄGE BEI FERRARI

Ferrari-Teamchef Frédéric Vasseur sieht keinen Grund zur Eile, die Verträge seiner Fahrer in Kürze zu verlängern. „Die Fahrer sind nicht unser Problem. Wir haben andere Prioritäten." Gerüchten zufolge drängt Carlos Sainz auf eine schnelle Entscheidung. Charles Leclerc dagegen spielt auf Zeit.

DE VRIES ZITTERT

Nyck de Vries erfüllt in seiner Rookie-Saison die Erwartungen von Alpha Tauri und den Oberbossen bei Red Bull nicht. Die Schonfrist läuft ab. Sollte sich der Niederländer nicht steigern, könnte er sein Cockpit noch in diesem Jahr verlieren. Aus Holland heißt es, das Management von Daniel Ricciardo drücke im Hintergrund. Als möglicher Kandidat gilt auch Liam Lawson aus der Super Formula. IndyCar-Pilot Alex Palou soll nicht auf der Liste stehen. Beim Nachwuchs plant Red Bull einen Schnitt. Derzeit beschäftigt man zwölf Talente. 2024 soll reduziert werden.

A1GP COMEBACK

Die A1GP-Serie soll wiederbelebt werden. Einer der Drahtzieher ist der frühere Renault-Ingenieur Marcin Budkowski. Sollte bis Ende September die Finanzierung gesichert sein, will die Serie im Dezember 2024 loslegen. Es soll zwölf Rennen quer über den Globus geben – mit 750 Kilogramm schweren Autos und Motoren von 750 PS. Chassis- und Motorenpartner werden noch gesucht.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LIQUI MOLY

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN Ausgabe 14/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 08/23 auto motor sport Ausgabe 8/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 06/23 Motor Klassik Ausgabe 6/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe Heft 19/23 MOTOR SPORT aktuell Ausgabe 19/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Pflegemittel Heft 18/23 MOTOR SPORT aktuell Ausgabe 18/2023

Ich fahr besser mit LIQUI MOLY.

Das richtige Motoröl ist für den optimalen Betrieb Ihres Autos ein Muss. Ölwechseln deshalb auch Sie zu Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke und erfahren Sie den Unterschied.
www.liqui-moly.com

Ihr Auto ist nicht irgendeins.
Also nehmen Sie nicht irgendwas.
LIQUI MOLY bietet für jedes Fahrzeug das passende Motoröl.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Junior-Fahrer Victor Martins war der einzige Lichtblick für das gebeutelte Alpine-Team

XPB

Jubel trotz Strafe

Victor Martins hat seinen ersten Formel-2-Sieg gefeiert. Obwohl der Alpine-Junior klar der schnellste Pilot in Silverstone war, musste er am Ende zittern. Tabellenführer Frederik Vesti konnte nur am Samstag glänzen.

Von: **Tobias Grüner**

Mit dem achten von 13 Rennwochenenden bog die Formel-2-Saison 2023 in Silverstone so langsam auf die Zielgerade ein. Dabei ist der Kampf um die Meisterschaft so spannend wie lange nicht. Auf der britischen Insel zeigte vor allem Victor Martins, dass er sich für den Schlussspurt noch etwas vorgenommen hat. Im Qualifying sicherte sich der Franzose zum zweiten Mal in Folge die Pole-Position für das Hauptrennen. Tabellenführer Frederik Vesti fuhr nur die zehntschnellste Zeit.

Das brachte dem Dänen allerdings den besten Startplatz für den Sprint am Samstag, bei dem ja bekanntlich die Reihenfolge der Quali-Top-10 umgedreht wird. Auf feuchter Strecke ging es nach zwei Safety-Car-Runden mit einem fliegenden Start los. Und danach ließ Vesti nichts mehr anbrennen. Der Prema flog dem Feld davon und sicherte sich überlegen die zehn Punkte. Dahinter ging es allerdings wild zur Sache. Teamkollege Oli Bearman hatte sich schon von Startplatz 5 auf Rang 2 nach vorne gearbeitet, legte dann aber in Runde 7 in der Zielkurve einen Dreher hin. Zuerst übernahm Isack Hadjar die zweite Position, vier Runden später dann Théo Pourchaire. Drei Runden vor Schluss hatte sich Bearman immerhin wieder auf Rang 3 vorgekämpft, doch unter Druck von Jack Doohan unterlief dem Lokalmatador ein weiterer Fehler, der ihn schließlich auf Rang 6 zurückwarf.

Auch im Hauptrennen am Sonntag sollte der Pole-Setter am Ende jubeln. Doch dieses Mal war die Sache nicht ganz so klar. Martins hatte die Führung in der ersten Kurve kurz an Ayumu Iwasa abgeben müssen, schob sich aber vor Kurve 4 außen wieder vorbei. Dabei verließ der ART-Pilot kurz die Piste, was ihm eine Fünf-Sekunden-Strafe einbrachte. Ein Dreher von Geburtstagskind Amaury Cordeel und die daraus resultierende Safety-Car-Phase sorgte in Runde 7 dafür, dass die Soft-Starter zeitsparend ihren Pflichtwechsel absolvieren konnten. Beim Restart in Runde 11 krachte Vesti dem Trident von Roman Stanek ins Heck. Von hinten wurde er auch noch von Dennis Hauger getroffen, sodass die Rennleitung das Safety Car gleich wieder rausschickte. Nach dem Restart dauerte es nur zwei Runden, bis Kush Maini seinen Campos-Kollegen Ralph Boschung abschoss und damit die dritte SC-Phase in kurzer Zeit auslöste.

In dem ganzen Chaos hatte sich Zane Maloney von Startplatz 7 auf Rang 2 nach vorne gekämpft. Der Red-Bull-Junior wurde vom Carlin-Kommandostand angewiesen, in den letzten neun Runden nach dem Restart an Martins dranzubleiben, um von der Fünf-Sekunden-Strafe zu profitieren. Doch das gelang nicht. Martins zog weg und hatte im Ziel einen Sieben-Sekunden-Puffer aufgebaut.

Théo Pourchaire raste dahinter auf Rang 3 und konnte durch sein zweites Podium in Silverstone den Rückstand auf Vesti in der Fahrerwertung auf sechs Punkte reduzieren. ■

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Frederik Vesti	40.16,405 min
2.	Théo Pourchaire	+ 13,432 s
3.	Jack Doohan	+ 19,422 s
4.	Enzo Fittipaldi	+ 25,610 s
5.	Isack Hadjar	+ 30,517 s
6.	Oliver Bearman	+ 30,863 s
7.	Victor Martins	+ 31,345 s
8.	Arthur Leclerc	+ 31,633 s
9.	Roy Nissany	+ 32,452 s
10.	Zane Maloney	+ 38,554 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Victor Martins	58.54,389 min
2.	Zane Maloney	+ 2,051 s
3.	Théo Pourchaire	+ 4,749 s
4.	Jack Doohan	+ 6,637 s
5.	Ayumu Iwasa	+ 12,611 s
6.	Jehan Daruvala	+ 18,933 s
7.	Enzo Fittipaldi	+ 18,963 s
8.	Oliver Bearman	+ 23,225 s
9.	Arthur Leclerc	+ 24,155 s
10.	Jak Crawford	+ 24,543 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Frederik Vesti	135
2.	Théo Pourchaire	129
3.	Ayumu Iwasa	111
4.	Oliver Bearman	88
5.	Victor Martins	88

XPB

Campos-Duell: Maini schießt Teamkollege Boschung ab

XPB

Frederik Vesti: Top im Regen-Sprint, Ausfall am Sonntag

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Dreifacher Jubel: Oliver Goethe feierte seinen ersten Formel-3-Sieg, vor Teamkollege Fornaroli und Martí

FIA/F3

Der gute Goethe

Dank Oliver Goethe wurde am Sonntag in Silverstone die deutsche Nationalhymne gespielt. Der 18-Jährige feierte seinen ersten Sieg in der Formel 3. Den Sprint am Samstag hatte Franco Colapinto gewonnen.

Von: **Tobias Grüner**

Seit dem Auftaktwochenende in Bahrain hatte Oliver Goethe keine Punkte mehr gesammelt. Doch nach viel Pech und einigen Enttäuschungen platzte in Silverstone endlich der Knoten für den Trident-Piloten. Grundstein für den ersten Sieg in der Nachwuchsserie war ein starkes Qualifying am Freitag, bei dem sich Goethe nur seinem Teamkollegen Leonardo Fornaroli geschlagen geben musste. Tabellenführer Gabriel Bortoleto war auf Rang 5 der Schwächste aus dem Trident-Trio.

Am Samstag stand dann aber erst einmal der Sprint mit umgekehrter Startreihenfolge auf dem Programm. Bei einsetzendem Nieselregen fuhr der Großteil des Feldes mit Slicks los. Pole-Setter Sebastián Montoya verteidigte zunächst die Führung. In Runde 8 wurde der Regen dann so stark, dass die Rennleitung das Safety Car rausschickte. Nur zehn Fahrer blieben auf Slicks, was sich als die richtige Entscheidung herausstellen sollte. Montoya konnte sich allerdings nichts dafür kaufen. Beim Restart wurde der Red-Bull-Junior von Taylor Barnard getroffen und in die Auslaufzone geschickt. Dadurch fiel Montoya bis auf P17 zurück. Franco Colapinto staubte die Führung ab und gab sie bis ins Ziel nicht mehr her. Zwischendurch sah es so aus, als könnten Paul Aron und Dino Beganovic mit Regenreifen das Podium attackieren. Doch auf abtrocknender Piste fiel das Prema-Duo am Ende ganz aus den Punkten. Hinter Colapinto sammelte Bortoleto wichtige Zähler für die Gesamtwertung. Christian Mansell machte das Podium komplett.

Zitterpartie für Goethe

Auch Goethe hatte im Sprint mit den falschen Reifen gepokert. Dafür lief es dann im Hauptrennen am Sonntag umso besser für den Wahlmonegassen. Am Start musste er seinen zweiten Platz zunächst noch nach hinten verteidigen. Doch dann begab sich der 18-Jährige auf die Jagd nach Pole-Setter Fornaroli, die mit einer erfolgreichen Attacke in Runde 15 abgeschlossen wurde. Kurz danach setzte aber schon wieder Regen ein. Das Safety Car, das nach einem Crash von Roberto Faria und Tommy Smith auf die Bahn kam, sorgte nur für eine kurze Verschnaufpause. Nach dem Restart musste Goethe noch zwei Runden auf der feuchten Piste überleben, bis er endlich von der Zielflagge erlöst wurde. „Das ist unglaublich. Wir haben uns dieses Ergebnis verdient. Diesen Pokal werde ich in den nächsten Tagen mit ins Bett nehmen", strahlte der Premierensieger. ■

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Franco Colapinto	37.17,100 min
2.	Gabriel Bortoleto	+ 3,730 s
3.	Christian Mansell	+ 5,840 s
4.	Caio Collet	+ 6,243 s
5.	Gabriele Mini	+ 14,554 s
6.	Hugh Barter	+ 17,495 s
7.	Leonardo Fornaroli	+ 19,601 s
8.	Sebastián Montoya	+ 23,634 s
9.	Ido Cohen	+ 42,079 s
10.	Josep María Martí	+ 52,727 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Oliver Goethe	47.40,009 min
2.	Leonardo Fornaroli	+ 1,720 s
3.	Josep María Martí	+ 2,128 s
4.	Paul Aron	+ 4,384 s
5.	Christian Mansell	+ 5,968 s
6.	Gabriel Bortoleto	+ 7,334 s
7.	Gabriele Mini	+ 7,997 s
8.	Franco Colapinto	+ 8,529 s
9.	Grégoire Saucy	+ 10,018 s
10.	Sebastián Montoya	+ 11,758 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Gabriel Bortoleto	128
2.	Josep María Martí	92
3.	Gabriele Mini	77
4.	Paul Aron	77
5.	Dino Beganovic	75

FIA/F3

Ein Schubser verhinderte den Sprintsieg für Montoya

FIA/F3

Colapinto staubte im Sprint ab, Bortoleto gratulierte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

STEFAN BALDAUF

Fotofinish: Erst Doppelsieg, später wurde daraus nur ein einfacher für Falken

Falken fliegt zum Sieg

Falken Motorsports dominierte das 6h-Rennen der NLS und feierte zunächst einen Doppelsieg. Später wurde der zweitplatzierte Porsche 911 GT3 R aber disqualifiziert. Mercedes und Aston Martin komplettierten das Podium. Zahlreiche Reifenschäden bestimmten das Geschehen zu Beginn.

Von: **Bianca Leppert**

Normalerweise dauert ein Rennen zur Nürburgring Langstrecken-Serie vier Stunden. An diesem Samstag (8.7.) stand mit dem ROWE 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen die Distanz über sechs Stunden an. Die erinnerten an das Spiel „Reise nach Jerusalem“. Denn im Kreis der Favoriten aus der GT3-Klasse (SP9) schied ein Auto nach dem anderen aus.

Doch kein Doppelsieg

Ohne Probleme kamen die beiden Falken-Porsche durch. Sie übernahmen die Führung noch vor der Rennhälfte im Parallelflug und gaben diese auch bis im Ziel nur noch kurzzeitig aufgrund der verschiedenen Boxenstopp-Rhythmen ab. Am Ende landete das Duo mit der Startnummer 3 (David Pittard/Joel Eriksson) 0,135 Sekunden vor dem Schwesterauto mit der Startnummer 4 (Martin Ragginger/Dennis Fetzer). Es war der erste Sieg für den Porsche 911 GT3 der neuen Generation 992 auf der Nordschleife. Und der erste Triumph in dieser Saison, der nicht an BMW ging. In einer technischen Nachuntersuchung im Anschluss des Rennens wurde allerdings festgestellt, dass der Einstellwinkel des Heckflügels beim Porsche mit der Startnummer 4 nicht dem Reglement entsprach. Die Ursache war wohl ein Missgeschick bei der Einstellung. Daher wurden Ragginger/Fetzer von der Wertung ausgeschlossen.

> „Viele andere hatten Reifenschäden gehabt, und überall lagen Teile herum. Das wäre das Einzige gewesen, das uns hätte stoppen können.“
>
> David Pittard, Falken

„Ich bin den Start gefahren, und der hat am meisten Spaß gemacht“, sagte David Pittard. „In der Mitte des Rennens habe ich nur den Abstand gehalten. Aber viele andere Autos haben Reifenschäden gehabt, und überall lagen Teile herum. Das wäre das Einzige gewesen, das uns hätte stoppen können.“ Eine Stallorder gab es von Falken nicht. „Keiner

STEFAN BALDAUF

Schnitzelalm Racing kehrte mit dem Mercedes-AMG GT3 doch zurück

STEFAN BALDAUF

Seite an Seite: In der Cup-3-Klasse ging es wie immer sehr eng zu

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

hat darüber geredet. Aber ich war überrascht, als die #4 so aufgeholt hat. Ich dachte, wir haben einen größeren Vorsprung beim Boxenstopp. Aber die Jungs hatten eine gute Strategie."

Ragginger/Fetzer waren nur von Platz 20 gestartet, weil man im Quali bis zum Ende wartete und zu diesem Zeitpunkt eine Code-60-Phase erwischte. Dafür legte Ragginger bereits im ersten Stint eine Aufholjagd hin. Der knappe Abstand im Ziel ist vor allem dem geschuldet, dass man ein Fotofinish für die Fotografen inszenierte. „Unser Speed war heute sehr gut", meinte Ragginger. „Dennis hat gestern auch viel Zeit im Auto verbracht, sich gesteigert und einen guten Job gemacht." Die Freude währte aber eben nur kurz, weil kurz darauf der Wertungsausschluss folgte.

Schnitzelalm-Comeback

So rückte der eigentlich drittplatzierte Mercedes von Schnitzelalm Racing (Patrick Assenheimer/Marcel Marchewicz/Tim Neuser) sogar noch auf Platz 2 auf. Dabei erlebte man ein recht unspektakuläres Rennen ohne größere Vorkommnisse. Das dürfte dem Team aber sehr entgegengekommen sein, denn nach dem letzten Rennen, bei dem man mehrere Unfälle zu beklagen hatte, wollte man sich eigentlich vorerst aus der NLS zurückziehen.

„Es war am Anfang etwas schwierig mit den Cup-Porsche beim Start", sagte Patrick Assenheimer. „Danach konnten wir uns aber immer weiter verbessern." Tim Neuser feierte dabei sein GT3-Renndebüt. „Es war einfach mega", sagte er. „Ich konnte Platz 3 dann auch gut halten."

Dahinter landeten die beiden Aston Martin von Dörr (Dörr/Dörr) und PROsport (Dumarey/Ortmann), die ebenfalls von der Disqualifikation profitierten und damit auf Rang 3 und 4 kamen. Dabei setzte sich das Dörr-Auto zum Schluss noch gegen die markeninterne Konkurrenz durch. Bemerkenswert ist auch der fünfte Platz von Max Kruse Racing mit dem besten Cup-Porsche (Otto/Leuchter). Für das Duo war es zugleich der erste Klassensieg der Saison. Zudem führt man nun weiter die Gesamtwertung in der Cup 2 an.

> „Es wurde weder am Auto noch an den Reifen etwas geändert. Wir wären mit den vorhandenen Reifensätzen nicht über die Distanz gekommen."
>
> Frank Stippler, Scherer-Audi

Dahinter reihte sich der racing-one-Ferrari 296 GT3 ein, der dieses Mal von Axcil Jefferies und Martin Kohlhaas pilotiert wurde. Jefferies war es, der zu Beginn auftrumpfte und mit um die Spitzenposition kämpfte.

Insgesamt war das GT3-Teilnehmerfeld aber recht übersichtlich mit nur zehn gemeldeten Autos. Alles in allem waren 111 Starter dabei. Allerdings gab es auch die Überschneidung mit der DTM und dem ADAC GT Masters.

Die Pole-Position sicherte sich Frank Stippler im Scherer-Audi mit einer Rundenzeit von 7.54,210 Minuten. Stippler ging zunächst auch in Führung, musste diese jedoch zwischenzeitlich wieder abgeben und in Runde 7 ohnehin die Segel wegen eines Reifenschadens hinten rechts streichen.

Stippler wirkte danach etwas ratlos. „Es wurde weder am Auto noch an den Reifen etwas geändert", sagte er. „Wir wären mit den vorhandenen Reifensätzen auch nicht über die Distanz gekommen." Deshalb stellte man den Audi R8 LMS direkt ab.

Das Schicksal eines Reifenschadens traf auch viele andere Teilnehmer im ersten Stint – und das klassenübergreifend. Das erinnerte ein bisschen an die mysteriösen Reifenprobleme beim 24h-Rennen. Zumal es nun mit knapp 30 Grad Celsius noch deutlich wärmer war.

Mit den Yokohama-Reifen hatten Christian Krognes und Kuba Giermaziak keine Probleme. Gerade als die ersten Führungskilometer auf dem Konto waren und in Runde 13 der zweite reguläre Boxenstopp absolviert war, sah man den Walkenhorst-BMW #34 nur eine Runde später schon wieder in der Box. Der Grund: Es gab ein Problem mit der Lenkung, woraufhin das Auto in der Garage geparkt wurde. In der letzten Rennstunde beendete schließlich auch das Schwesterauto #35 von Thomas Neubauer, Niklas Krütten und Dylan Pereira mit technischen Querelen vorzeitig das Rennen.

Ganz eng und mit viel Drama ging es in der Cup-3-Klasse zu. Hier kämpften am Ende Heiko Eichenberg von Sorg Rennsport und Moritz Oberheim von W&S Motorsport um den ersten Platz. Doch Oberheim verlor die Kontrolle über den Porsche Cayman und streifte leicht die Leitplanken. Der Sieg war damit futsch. Aber immerhin konnte er sich noch gegen Christopher Rink im Smyrlis-Porsche durchsetzen und Platz 2 hinter Eichenberg/Grütter/Grosse ergattern.

In der Gesamtwertung teilen sich weiterhin die beiden Trios des Adrenalin Motorsport Team Motec – Daniel Zils, Oskar Sandberg und Philipp Leisen im BMW 330i sowie Yannick Fübrich, Sven Markert und Nils Steinberg im BMW M240i Racing Cup – mit 79 Punkten die Führung. Acht Punkte Rückstand haben Heiko Eichenberg, Fabio Grosse und Patrik Grütter, die für das SRS Team Sorg Rennsport am Start sind. Auf Rang 3 liegen Marcus Willhardt, Michael Bohrer und Gerrit Holthaus, die im Hyundai i30N Fastback die Klasse V2T-FWD gewannen. ■

NLS, 5. LAUF, ROWE 6 STUNDEN ADAC RUHR-POKAL-RENNEN (6 STUNDEN)

Pole-Position
#5, Stippler/Kolb (Scherer Sport PHX, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 7.54,210 min
Schnellste Runde
#3, Eriksson/Pittard (Falken Motorsports, Porsche 911 GT3 R), 7.57.370 min

1.	#3	Pittard/Eriksson	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	41 Runden
2.	#11	Assenheimer/Neuser/Marchewicz	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2.57,658 min
3.	#27	Dörr/Dörr	Dörr Motorsport	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro	+ 5.43,932 min
4.	#17	Dumarey/Ortmann	PROsport Racing	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro-Am	+ 5.48,810 min
5.	#100	Otto/Leuchter	Max Kruse Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
6.	#19	Kohlhaas/Jefferies	racing one	Ferrari 296 GT3	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde
7.	#102	Von Danwitz/Bünnagel/Nagelsdiek	Black Falcon Team Identica	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
8.	#107	Still/Kofler/Hoffmeister	Mathol Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
9.	#121	Kranz/Müller/Brück/Di Martino	KKrämer Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
10.	#123	Hoppe/Terting/Menten	Mühlner Motorsport	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde

STEFAN BALDAUF

Reifenschäden waren im Rennen das große Thema bei Groß und Klein

STEFAN BALDAUF

Nico Otto und Benny Leuchter schafften im Cup-Porsche Gesamtrang 5

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Samstag: Elias Seppänen fährt den Sieg nach Owega-Show nach Hause

ADAC MOTORSPORT

Die neuen Stars

Mit nur zehn Autos hat das ADAC GT Masters einen neuen Tiefststand erreicht. Aber die Aussichten sind positiv: Die Rennen bieten trotzdem Spannung und bereits am Nürburgring kommen neue Teams. Die Siege in Nürnberg gingen an Owega/Seppänen (Landgraf-Mercedes) und Menzel/Fittje (Huber-Motorsport-Porsche).

Von: **Michael Bräutigam**

Die Rückkehr des ADAC GT Masters an den Norisring nach 15 Jahren war in der Saisonplanung als eines der großen Highlights angesehen worden. Die Realität zeigte sich anders. Von den elf für die gesamte Saison eingeschriebenen Autos traten nur zehn an, weil Jonas Karklys einen wichtigen Geschäftstermin hatte und der von ihm pilotierte und maßgeblich finanzierte Juta-Racing-Audi deshalb nicht am Start stand.

Schon in den freien Trainings zeigte sich aber, dass spannende Rennen zu erwarten sind. Vor allem aber ist das GT Masters auch genau zu dem geworden, was der ADAC vorhatte: Es ist die Plattform, auf der sich der Nachwuchs präsentieren und für höhere Aufgaben wie die DTM empfehlen kann. Beweise gefällig?

Owega unwiderstehlich

Nummer 1 heißt Salman Owega. Er ist der jüngste von drei Brüdern. Der mittlere, Jusuf, ist bereits als AMG-Junior in der DTM angekommen. Der seit einigen Wochen 18-jährige Salman arbeitet offensichtlich daran, es ihm möglichst bald gleichzutun.

Im Samstags-Qualifying sicherte er sich im Landgraf-Mercedes nämlich zuerst mal die Pole-Position, obwohl sich im weiteren Wochenend-Verlauf zeigen sollte, dass der Mercedes in Sachen BOP eigentlich nicht voll konkurrenzfähig war. Das musste auch Gaststarter Maximilian Götz erfahren, der im HRT-Mercedes als Ersatz für Arjun Maini seine Klasse als ehemaliger GT-Masters- sowie DTM-Meister nicht zeigen konnte.

Es wäre spannend gewesen, beide Stern-Piloten zur gleichen Zeit auf der Strecke zu sehen. Doch Sonntag war Götz der Startfahrer auf seinem Auto und Owega am Samstag.

> „Wir haben beim Stopp die Tür nicht zubekommen. Im Parc fermé ging sie dann nicht mehr auf, und ich musste auf der Beifahrerseite aussteigen."
>
> Elias Seppänen, Landgraf-AMG

Der Youngster legte zu Beginn des ersten Laufs auch gleich mächtig los. Bis zum Öffnen des Boxenfensters hatte er schon fast zehn Sekunden Vorsprung aufgebaut. Dahinter zogen der Porsche von Jannes Fittje (Huber Motorsport) und der BMW von Igor Walilko (FK Performance) ebenso unbedrängt ihre Bahnen.

Beim Fahrerwechsel verlor die FK-Truppe jedoch acht Sekunden, zudem kam Kim Luis Schramm nicht mehr auf Tempo – und so blieb am Ende nur noch P8.

Ganz problemlos lief auch der Landgraf-Stopp nicht ab, wie Owegas Fahrpartner Elias Seppänen berichtet. „Wir haben die Tür nicht zubekommen. Im Parc fermé ging sie dann nicht mehr auf, und ich musste auf der Beifahrerseite aussteigen."

Einen Zeitverlust erlitt man allerdings nicht und auch die Pace stimmte weiterhin. Seppänen konnte den Vorsprung in der zweiten Rennhälfte verwalten und so feierten er und Owega den ersten Sieg in der Serie. „Es fühlt sich super an, zum ersten Mal ganz oben im ADAC GT Masters auf dem Podium zu stehen", sagte der Kölner.

Fittje und Fahrpartner Nico Menzel konnten P2 ebenso souverän behaupten. Der dritte Platz ging an Sven Müller und Finn Gehrsitz, die mit den 20 kg vom Sonntags-Sieg in Hockenheim schwer beladen und deshalb umso glücklicher waren.

Porsche-Dreikampf

Der Sonntag beförderte in Person von Menzel Nummer 2 und in Form des Teams Huber Motorsport die Nummer 3 derjenigen hervor, die sich im GT Masters beweisen konnten.

Das bislang vor allem auf der Nordschleife aktive Huber-Team stand im Rahmen der 24h von Spa kürzlich erstmals im internationalen Rampenlicht, nach-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC MOTORSPORT

Samstagssieger (v.l.): Seppänen, Teamchef Klaus Landgraf, Owega

ADAC MOTORSPORT

Keine Chance für die Gegner: Am Sonntag zeigte Porsche allen das Heck

dem man zuerst die Gesamt-Pole und später einen Klassensieg bejubeln konnte. Menzel, der ebenfalls in der Eifel verwurzelt ist, fuhr am Sonntag 0,008 Sekunden vor Markenkollege Sven Müller zur Pole – nur sechs Hundertstel dahinter landete Jaxon Evans im Huber-Racing-Porsche.

Es war also alles angerichtet für eine Art Porsche-Markenpokal an der Spitze. Müller fiel am Start zunächst auf Platz 3 zurück, war bald darauf aber wieder an Evans vorbei und machte Druck auf den Pole-Mann, der 2022 noch TV-Kommentator des GT Masters war. Der konnte alle Angriffe abwehren und war Führender bis zum Fahrerwechsel auf Jannes Fittje.

Evans hatte schon vorher an Fahrpartner Tim Zimmermann übergeben, der sich knapp hinter Fittje einsortieren musste. Müller zögerte den Stopp so lange wie möglich heraus und bescherte Finn Gehrsitz durch den Overcut rund 1,5 Sekunden Vorsprung. Den konnte der ADAC-Förderpilot zunächst verwalten, doch ein Verbremser kostete ihn die Führung. „Wenn man einmal etwas zu spät bremst und voll im ABS ist, kann man nicht mehr viel machen“, so der 18-Jährige zu seinem kleinen Umweg in der Dutzendteichkehre.

Fittje ging vorbei, und obwohl Gehrsitz dranbleiben konnte, gelang ihm kein ernsthafter Angriff mehr. Der Kampf um den Sieg war auch der um die Tabellenführung, die sich Menzel/Fittje ganz knapp sichern konnten. Für die beiden Fahrer sowie Huber Motorsport war es der erste Laufsieg im ADAC GT Masters.

Evans und Zimmermann liefen auf P3 ein. Letzterer war der Samstags-Pechvogel: Erst musste er in die Penalty Lap, weil er sich zu früh aus der Startformation gelöst hatte. Bei der Aufholjagd drehte er Eduardo Coseteng im Schubert-BMW rum. Dafür gab es weitere drei Runden durch die Penalty Lap. Mehr als P7 war angesichts der Zusatzschleifen nicht drin, obwohl Evans noch die schnellste Rennrunde fuhr.

Zuwachs am Nürburgring

Die Huber-Racing-Piloten werden schon am kommenden Wochenende am Nürburgring versuchen, die in Nürnberg verlorene Tabellenführung zurückzuholen. Bei den Rennen im Rahmen des Truck Grand Prix wird sich auch wieder ein recht ansehnliches Feld von mindestens 15 Fahrzeugen versammeln. Juta Racing kehrt zurück und bringt ein zweites Auto an den Start.

Paul Motorsport (Lamborghini) macht einen Gaststart und gibt damit gleichzeitig das Serien-Comeback. Das Team Schnitzelalm Racing (Mercedes) wird ebenso einen Gaststart absolvieren wie das DTM-Team Project 1 (BMW). Zudem stand zu Redaktionsschluss ein Gaststart eines sonst in der NLS beheimateten Ferrari-Teams vage in Aussicht. Vielleicht sehen wir am Wochenende also sogar schon wieder 16 Autos. Weitere Gaststarter werden im Saisonverlauf erwartet. Das Teilnehmer-Tal scheint zunächst einmal durchschritten. ■

ADAC GT MASTERS NORISRING, 1. LAUF

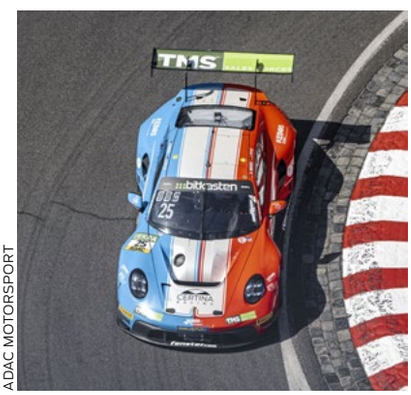
Pole-Position:
#48 Salman Owega (Landgraf Motorsport, Mercedes-AMG GT3), 49,384 s
Schnellste Runde:
#92 Jaxon Evans (Huber Racing, Porsche 911 GT3 R), 49,619 s

1.	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	71 Runden
2.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 4,383 s
3.	#91	Müller/Gehrsitz	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R	+ 11,280 s
4.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 15,247 s
5.	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser-Racing-Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 19,446 s
6.	#3	Umbrarescu/Götz	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 29,467 s
7.	#92	Zimmermann/Evans	Huber Racing	Porsche 911 GT3 R	+ 32,449 s
8.	#10	Walilko/Schramm	FK Performance Motorsport	BMW M4 GT3	+ 45,416 s
9.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 1 Runde
10.	#7	Mokoena/Yip	LIQUI MOLY Team Engstler	Audi R8 LMS GT3 Evo II	+ 1 Runde

ADAC GT MASTERS NORISRING, 2. LAUF

Pole-Position:
#25 Nico Menzel (Huber Motorsport, Porsche 911 GT3 R), 49,107 s
Schnellste Runde:
#91 Sven Müller (Team Joos by RACEmotion, Porsche 911 GT3 R), 49,866 s

1.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	71 Runden
2.	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R	+ 0,508 s
3.	#92	Zimmermann/Evans	Huber Racing	Porsche 911 GT3 R	+ 2,744 s
4.	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	+ 5,052 s
5.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 7,243 s
6.	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser-Racing-Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 10,161 s
7.	#3	Umbrarescu/Götz	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 15,831 s
8.	#10	Schramm/Walilko	FK Performance Motorsport	BMW M4 GT3	+ 21,734 s
9.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 29,297 s
10.	#7	Mokoena/Yip	LIQUI MOLY Team Engstler	Audi R8 LMS GT3 Evo II	+ 1 Runde



ADAC MOTORSPORT

Neue Tabellenführer: Menzel/Fittje

PUNKTESTAND FAHRER NACH 4 VON 12 LÄUFEN

1.	Fittje/Menzel	76 Punkte
2.	Gehrsitz/Müller	75
3.	Zimmermann/Evans	64
4.	Seppänen/Owega	60
5.	Umbrarescu	52
6.	Coseteng/Green	47
7.	Hites/Mapelli	42
8.	Aron/Valente	40
9.	Walilko/Schramm	37
10.	Maini	33

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WM-Kindergarten

MOTORSPORT IMAGES

Toyota schlug Ferrari beim Heimspiel in Monza und revanchierte sich für die Niederlage in Le Mans

Toyota rächte sich an Ferrari für die Niederlage in Le Mans und schlug die Roten bei ihrem Heimspiel in Monza. Anstatt die Sache sportlich zu nehmen, unterband Ferrari nach dem Rennen jegliche Kommunikation mit den Medien. Denn der Grund für die Niederlage sei die BOP, aber über die dürfe man in der Öffentlichkeit nicht reden. Die WM verkommt zum Kindergarten.

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Die Abläufe nach jedem Rennen zur Sportwagen-WM sind klar geregelt: Die Journalisten schwärmen aus, um mit Fahrern, Ingenieuren und Teamchefs über die Renndetails zu reden, so wie in jeder anderen Rennserie auch. Nicht alles, was dort erzählt wird, ist wahr oder korrekt, aber zumindest kann man reden und fragen.

Bei Ferrari hatte man nach dem fünften Lauf zur Sportwagen-WM in Monza keinen Bock, Fragen zu beantworten. Der offizielle Grund: Ferrari hatte das 6h-Rennen beim Heimspiel in Italien gegen den Erzrivalen Toyota verloren. Im Qualifying hatte Ferrari die Pole-Position verpasst, aber nur um die Kleinigkeit von 17 Tausendstelsekunden. Im Rennen kam das Ferrari-Trio Antonio Fuoco, Miguel Molina und Nicklas Nielsen (#51) wieder nur auf Platz 2 ins Ziel, sie lagen 16,5 Sekunden hinter dem siegreichen Toyota von Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López (#7). Bei der schnellsten Rennrunde waren der Sieger und der zweitplatzierte Ferrari auch wieder nur um 57 Hundertstel getrennt.

BOP-Knatsch ohne Worte

Das Einzige, was Ferrari zu seinem Schweigen offiziell mitteilte, war eine dürre Pressemitteilung, die nach Mitternacht versendet wurde: Man habe in Monza unter „Bedingungen“ antreten müssen, die zu einem „Nachteil“ gegenüber den Mitbewerbern geführt haben. Deshalb habe man trotz eines fehlerfreien Jobs im Rennen den Sieg verloren. Es gab keine Zitate, und auch die BOP wurde nicht erwähnt – doch genau sie war gemeint. Der Hintergrund ist freilich komplex: Laut sportlichem Reglement der WEC ist es den Herstellern untersagt, sich über die Balance of Performance in der Topklasse öffentlich zu äußern. Eine äußerst dumme Regelung, denn wenn die Performance der Rennwagen von der BOP definiert wird, muss man darüber reden können. Das ist in jeder BOP-Rennklasse auf der ganzen Welt so. Nur die WEC glaubt, eine öffentliche Debatte zur BOP dadurch unterbinden zu können, indem man den Herstellern einen Maulkorb umhängt.

> Laut sportlichem Reglement der WEC ist es den Herstellern untersagt, sich öffentlich über die BOP zu äußern. Eine dumme Regel, denn die BOP definiert ja die Performance der Autos – also muss man darüber reden.

In der realen Welt scheren sich die Hersteller einen Dreck um die Regel: Natürlich reden sie mit den Journalisten laufend über die BOP, wir dürfen die Damen und Herren halt leider nicht zitieren, so viel Angst haben sie dann doch. Auch wir Journalisten schreiben laufend über die BOP – denn sie definiert halt die Performance der Autos.

Toyota mit Reifenvorteil

Beginnen wir also unsere Monza-Story mit – der BOP. Ferrari musste nach dem Sieg in Le Mans fünf Kilo zuladen, die Leistung wurde um 12 kW oder 16 PS reduziert, doch auch Cadillac und Porsche verloren Leistung in einem ähnlichen Bereich. Sowohl

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

die Abstände im Qualifying als auch im Rennen lassen wie beschrieben eher nicht darauf schließen, dass die Drama Queen aus Maranello mit einem unfairen Nachteil antreten musste.

Ferrari hätte gerne vor über 60 000 rot gekleideten Fans gewonnen, aber Motorsport ist kein Wunschkonzert. Und den Fehler nur bei den anderen zu suchen, ist mindestens fragwürdig: Wer das Monza-Rennen analysiert, kommt schnell zur Erkenntnis, dass Toyota in den Phasen, wo keine Safety Cars dazwischenfunkten, den Abstand auf Ferrari deutlich vergrößern konnte. Und zwar deshalb, weil Toyota bei seinen Doppelstints unter extrem heißen Bedingungen Ferrari Länge mal Breite schlug.

„Wir haben unsere Gegner bei der Reifennutzung klar dominiert, wie man anhand der Doppelstints sehen konnte“, verwies Toyota-Technikchef Pascal Vasselon nach dem Rennen. Der siegreiche Toyota verwendete bis auf seinen letzten Stint durchweg die harte Reifenmischung, Ferrari nutzte ausschließlich die Medium-Mischung, wobei man gelegentlich auf der stärker beanspruchten linken Seite auch die härteren Pneus einsetzte. Das war bei den gegebenen Bedingungen (37 Grad Luft, bis zu 54 Grad Asphalt) eindeutig die schlechtere Wahl, doch offenbar bringt Ferrari die härteren Reifen nicht ordentlich zum Arbeiten – was übrigens alles überhaupt nichts mit der BOP in der Topklasse zu tun hat.

Das Ergebnis auf der Strecke: Zwischen der zweiten und dritten Safety-Car-Phase lief das Rennen über gut zwei Stunden unter Grün, und der am Ende siegreiche Toyota konnte seinen Vorsprung auf den zweitplatzierten Ferrari in dieser Phase auf 45 Sekunden ausbauen. Der Grund war wie erwähnt ein exzellenter Doppelstint auf der härteren Reifenmischung. Ferrari dagegen setzte auf die Medium-Mischung und ging ein. Michelin-Rennsportchef Mathieu Bonardel hatte bereits vor dem Rennen gesagt, dass die Medium-Mischung bei diesen hohen Temperaturen bestenfalls „einen vollen Stint und ein paar Runden obendrauf“ halten würde.

Da die Hypercars aus der Topklasse weniger Reifen als Stints haben, sind sie dazu gezwungen, Reifensätze über Doppelstints zu sparen. Die pikante Information: Ferrari verwendete in den drei freien Trainings zu keinem Zeitpunkt die harte Mischung – man muss sich also den deutlichen Rückstand in der grünen Rennphase an den eigenen Hut heften, anstatt die Schuld der BOP in die Schuhe zu schieben.

Da sich Ferrari weigerte, mit uns zu reden, verbrachten wir mehr Zeit mit Toyota-Technikchef Vasselon. Der sah die Sache so: „Natürlich wollten wir uns für die Niederlage in Le Mans revanchieren. Also haben wir hart gearbeitet, um bei den zu erwartenden Temperaturen sehr gute Doppelstints zu fahren, und diese Rechnung ist aufgegangen.“

Die Toyota GR010 Hybrid verloren in Monza über die BOP ebenfalls Leistung (7 PS), das Gewicht blieb im Vergleich zu Le Mans mit 1080 gleich hoch, eine Anpassung, die man als korrekt empfand. Mit Blick auf die Roten witzelte Vasselon: „Wenn Ferrari lieber in Monza als in Le Mans gewonnen hätte, können wir gerne die Trophäen tauschen.“

MOTORSPORT IMAGES

Ferrari hatte bei der Reifennutzung das Nachsehen gegenüber Toyota

MOTORSPORT IMAGES

Der Star von Monza: Peugeot lieferte ein blitzsauberes Rennen ab – P3!

Desaster für Spitzenreiter

Toyota-Pilot Mike Conway war glücklich, dass seine Mannschaft nach dem Desaster in Le Mans zurückschlagen konnte: „Das war jetzt unser dritter Saisonsieg, aber natürlich haben wir aufgrund der Punktesituation fast keine Chance mehr auf den WM-Titel.“ Conway, Kobayashi und López konnten den Punkterückstand auf die Teamkollegen immerhin deutlich eindampfen, denn die erwischten einen rabenschwarzen Tag: Startfahrer Sébastien Buemi war für zwei Strafen verantwortlich, eine davon kostete das Trio 95 Sekunden.

Trotzdem gaben Buemi, Ryo Hirakawa und Brendon Hartley nicht auf und tankten sich auch dank SC-Phasen wieder nach vorne. Mit zwei späten Überholmanövern gegen Ferrari und Porsche erreichte Hartley das Ziel sogar noch als Vierter, wurde allerdings im Ziel wegen eines Verstoßes bei den Leistungslimits auf Platz 6 zurückgestuft.

Weil auch der zweite Ferrari mit der Startnummer 51 aufgrund von Strafen kein Faktor war, kam Peugeot in Monza zum Handkuss: Jean-Éric Vergne, Paul di Resta und Mikkel Jensen sorgten im Peugeot 9X8 (#93) mit Platz 3 für einen echten Paukenschlag – exakt ein Jahr nach dem 9X8-Debüt in Monza.

Für hochgezogene Augenbrauen sorgten dabei vor allem die vorzüglichen Topspeedwerte, die sich bei der Konkurrenz niemand erklären konnte. Sportchef Jean- ▷

NACHRICHTEN

GLICKENHAUS-ZUKUNFT

Jim Glickenhaus, Boss des privaten Hypercar-Teams mit gleichem Namen, wollte sich in Monza nicht festlegen, ob die WEC-Fans seine Autos in dieser Saison noch mal zu Gesicht bekommen. Einerseits braucht er einen Sponsor oder Geldgeber, um überhaupt weiterzumachen. „Wir bräuchten einige technische Upgrades für 2024 beim Motor und bei der Aerodynamik, aber das kostet ordentlich Geld. Das machen wir nur, wenn wir einen Sponsor finden.“ Angeblich steht Glickenhaus mit zwei Interessenten in Kontakt. Sollten sich die Gespräche positiv entwickeln, könnte es zu einem Start in Bahrain und zu einer Fortführung des Projektes kommen. Bleiben die Geldgeber aus, sieht es düster um die Zukunft aus. Glickenhaus pumpt aktuell angeblich acht Millionen Euro pro Jahr in die WEC-Einsätze, von seinem privaten Geld.

499P: TOPSPEED-DEBATTE

Im Fokus der Nachbetrachtung von Le Mans steht bei vielen Herstellern weiter die Performance von Ferrari in Le Mans und insbesondere die hohen Topspeeds. Ingenieure verweisen darauf, dass man bei einem vom Reglement vorgegebenen Koeffizienten für Abtrieb und Luftwiderstand und anhand anderer Lastparameter recht präzise berechnen kann, wie viel Leistung man für wie viel Topspeed benötigt. Bei allen Herstellern geht die Rechnung so ungefähr auf, nur nicht bei Ferrari. Ergo spekulieren viele, dass der Mittelflügel samt Anblasung der Abgase unter den Flügel einen Aero-Effekt hat, der die hohen Topspeeds von Ferrari in Le Mans erklären würde. Angeblich, so lautet die Theorie, könnte man über einen angeblasenen Mittelflügel Abtrieb generieren, den man dann beim Hauptflügel rausnehmen könnte – was zwangsläufig die Topspeedwerte erhöhen würde, und zwar ohne Einbußen beim Gesamtabtrieb.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Beim Start drehte Toyota-Pilot Buemi gleich mal einen Ferrari um, wofür er später eine von zwei Strafen kassierte

MOTORSPORT IMAGES

Marc Finot gab immerhin Anhaltspunkte. „Die Topspeeds liegen in Le Mans bei 340 km/h und darüber, hier sind es bestenfalls 318 km/h, das ist ein großer Unterschied. Unser Topspeedproblem beginnt erst oberhalb von 320 km/h." Peugeot-Technikchef Olivier Jansonnie wusste noch zu berichten, dass sein Team für beide Autos eine sehr gute Abstimmung für die Parabolica-Kurve fand. „Unsere Topspeeds waren gut, weil wir in der Parabolica-Kurve gut waren."

„Weiter besser werden"

Weil die zweiten Fahrzeuge von Toyota und Ferrari nicht im Mix um die Topplätze waren, konnte sich Peugeot früh im Podiumsbereich festsetzen und führte das Rennen phasenweise sogar an. „Leider haben zwei kleine Fehler bei den Boxenstopps etwa 25 Sekunden gekostet, womit wir einen Abriss zu Toyota und Ferrari hatten", so Sportchef Finot. „Das hat etwas Biss gekostet, weil wir wussten, dass mehr als Platz 3 nicht möglich sein würde."

Der drittplatzierte Peugeot glänzte nicht nur mit Topspeed, sondern auch mit einer guten Reifennutzung, dazu blieb das Team fehlerfrei und das Auto hielt – während beim Schwesterauto wieder einmal ein Problem an der Schaltbetätigung für Zeitverlust und Rückfall sorgte. „Wir wissen, dass uns noch einiges zum ersten Sieg fehlt, wir müssen weiterhin an allen Fronten besser werden", so Jansonnie.

Im Porsche-Lager wurde die Lage bei Peugeot mit Grimm beäugt. „Jetzt sind wir bei der Speedwertung auch noch von Peugeot überholt worden", ärgerte sich Porsche-LMDh-Projektleiter Urs Kuratle, der sich wie die meisten anderen Herstellervertreter das enorme Performance-Wunder bei den Franzosen nicht so recht erklären konnte.

Ja, beim 24h-Rennen in Le Mans hatte Peugeot auch schon kurz geführt, aber nur dank der Wetterverhältnisse. Und der BOP-Schritt von Le Mans nach Monza fiel für Peugeot bescheiden aus: plus 4 Kilo und plus 4 kW (5,5 PS) machen den Kohl eigentlich nicht fett – auch wenn Porsche, Ferrari und Cadillac deutlich an Leistung verloren, womit sich natürlich insgesamt eine Power-Schere öffnet.

Der einsame Chip-Ganassi-Cadillac-LMDh war wegen eines Emergency-Stopps und Strafen eh früh im Hintertreffen und belegte deshalb mit zwei Runden Rückstand nur Platz 10. Damit

> „Wenn Ferrari lieber in Monza als beim 24h-Rennen in Le Mans gewonnen hätte, dann können wir natürlich gerne die Trophäen tauschen."
>
> Toyota-Technikchef Vasselon

war Porsche zwar automatisch der beste LMDh-Vertreter im Feld, aber die Schwaben konnten auch in Monza nicht zufrieden sein: Das Werksteam Porsche Penske profitierte von Strafen nach Rennende für die Gegner, weshalb das Auto mit der Nummer 5 von Dane Cameron, Frédéric Makowiecki und Michael Christensen auf P4 gewertet wurde. Aber das Speeddefizit der LMDh-Wagen im Vergleich zu den LMH-Autos von Toyota, Ferrari und jetzt auch Peugeot gab dennoch Anlass zur Sorge.

„Immerhin hatten wir an beiden Werkswagen im Rennen keine technischen Probleme, auch wenn die Topspeedwerte beim Schwesterauto mit der Nummer 6 nicht gepasst haben", sagte Kuratle. Wegen eines Notstopps in einer Full Course Yellow verlor die Nummer 6 den Anschluss, nachdem Porsche die Tankstrategie bei der ersten Safety-Car-Phase gesplittet hatte. Positiv war auch, dass alle Porsche im Tohuwabohu der unterschiedlichen Strategien das Rennen kurz anführen konnten.

Die beiden Kundenautos von Jota und Proton Competition hatten weniger Glück: Das Jota-Auto fiel wegen eines Lenkradtausches zurück und belegte im Ziel Platz 9. Das Proton-Team von Christian Ried mischte beim Debüt seines privaten Porsche 963 ordentlich mit und lag ebenfalls kurz in Führung, leider sorgte vermutlich ein Kupplungsdefekt für das vorzeitige Ausscheiden bei Harry Tincknell, Neel Jani und Gianmaria Bruni.

GT: Porsche-Dreifachsieg

„Ich war wirklich angetan von unserer Performance", hielt Teamchef Ried nach dem Rennen fest. „Wenn man bedenkt, dass das erste freie Training unser Roll-out mit dem Auto war, dann lief das alles schon recht ordentlich. In einigen Sitzungen haben uns nur zwei Zehntel auf die Werkswagen gefehlt – das war wirklich alles sehr positiv."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Weltcup: Das Corvette-Trio Keating/Varrone/Catsburg holte den Titel

MOTORSPORT IMAGES

Klassensieg für Porsche-Pilot und -Teamchef Christian Ried in Monza

Die Griesgrämigkeit in der Topklasse lichtete sich für Porsche ein wenig beim Blick auf die GTE-Am-Kategorie, wo die Schwaben einen perfekten Dreifachsieg einfahren konnten. Auch hier kämpfte Christian Ried an vorderster Front, diesmal allerdings als Fahrer: Zusammen mit Mikkel Pedersen und Julien Andlauer holte Ried in Monza den Klassensieg auf seiner Lieblingsstrecke. „Ich war hier schon immer gut, in Monza muss man gut auf der Bremse sein. Dazu hat jetzt endlich mal wieder die BOP für Porsche gepasst."

Mit drei quer über das Rennen verstreuten Safety-Car-Phasen hatte das Rennen allerdings ein paar Herausforderungen zu bieten. „Unsere Strategie-Crew war heute hellwach, denn es wäre leicht gewesen, eine falsche Entscheidung zu treffen. Die Strategie und die guten Stopps sowie die Fehlerfreiheit waren heute der Schlüssel für unseren Klassensieg", so Ried.

Die Plätze 2 und 3 in der GTE-Am-Klasse gingen an die Porsche-Kundenteams Iron Lynx (Nummer 60: Schiavone/Cressoni/Picariello) und GR Racing (#86: Wainwright/Parker/Pera). Entscheidender war aber, was im Kampf um Platz 4 passierte: Hier setzte sich das Corvette-Trio Ben Keating, Nicky Catsburg und Nicolas Varrone gegen den Lady-Elfer von Iron Dames (Bovy/Gatting/Frey) durch, die vor Monza ihre härtesten Widersacher im Kampf um den Weltcup-Titel waren. Platz 4 bescherte den V8-Piloten somit den Meistertitel im fünften Saisonrennen – obwohl noch zwei Rennen in Fuji und in Bahrain auf dem Saisonplan stehen. „Jetzt können wir ganz entspannt die Fly-away-Rennen angehen und müssen keine Rücksicht mehr auf die Punktesituation in der Meisterschaft nehmen – das wird ein Heidenspaß", freute sich Keating. Mit drei Saisonsiegen in Sebring, Le Mans und Portimão sowie einer recht guten BOP-Einstufung für die einzige Corvette im GT-Starterfeld gelang Keating, Varrone und Catsburg ein perfekter Durchmarsch. Im Gegensatz zur Hypercar-Topklasse sind Nachfragen zum Thema BOP in der GT-Klasse an der Tagesordnung – und man bekommt sogar eine Antwort: „Wir können uns über die BOP sicher nicht beschweren", so Catsburg. „Fakt ist aber auch, dass wir über weite Strecken der Saison fehlerlos blieben. Dazu kommen Teamfaktoren wie Setup, Strategie und Stopps. Die BOP hilft nur, wenn du auch den Rest hinbekommst." ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

FÜNFTER WM-LAUF IN MONZA (ITALIEN)

Länge Strecke: 5,793 Kilometer; **Renndistanz:** 200 Runden = 1158,280 km; **Pole-Positions: LMH:** Kamui Kobayashi, Toyota GR010 (#7) 1.35,358 min; **LMP2:** Robert Kubica, WRT-Oreca (#41) 1.39,354 min; **GTE-Am:** Matteo Cairoli, Project 1, Porsche 911 RSR (#56) 1.46,762 min; **Schnellste Rennrunden: LMH:** Kamui Kobayashi, Toyota GR010 (#7) 1.36,696 min; **LMP2:** Charles Miles, Alpine-Oreca (#36) 1.40,683 min; **GTE:** Matteo Cairoli, Project 1, Porsche 911 RSR (#56) 1.46,868 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	LMH	#7	Conway/López/Kobayashi	GR-Toyota/GR010 Hybrid	6:00.31,922 h
2.	LMH	#50	Fuoco/Molina/Nielsen	AF Corse/Ferrari 499P	+16,520 s
3.	LMH	#93	Di Resta/Jensen/Vergne	Peugeot/Sport 9X8	+1.18,179 min
4.	LMH	#5	Cameron/Christensen/Makowiecki	Penske Motorsport/Porsche 963	+1 Runde
5.	LMH	#51	Pier Guidi/Calado/Giovinazzi	AF Corse/Ferrari 499P	+1 Runde
6.	LMH	#8	Buemi/Hartley/Hirakawa	GR-Toyota/GR010 Hybrid	+1 Runde
7.	LMH	#6	Estre/Lotterer/Vanthoor	Penske Motorsport/Porsche 963	+1 Runde
8.	LMH	#708	Dumas/Pla/Berthon	Glickenhaus/LM 007	+1 Runde
9.	LMH	#38	Da Costa/Stevens/Ye	Hertz Team Jota/Porsche 963	+2 Runden
10.	LMH	#2	Bamber/Lynn/Westbrook	Cadillac Racing/V-Series.R	+2 Runden
11.	LMP2	#28	Heinemeier-Hansson/Fittipaldi/Rasmussen	Jota Racing/Oreca 07	+7 Runden
12.	LMP2	#36	Vaxivière/Canal/Milesi	Alpine Elf/Oreca 07	+8 Runden
13.	LMP2	#41	Andrade/Kubica/Delétraz	Team WRT/Oreca 07	+8 Runden
14.	LMP2	#23	Pierson/Van der Garde/Jarvis	United Autosports/Oreca 07	+8 Runden
15.	LMP2	#34	Smiechowski/Scherer/Costa	Inter Europol/Oreca 07	+8 Runden
16.	LMP2	#22	Lubin/Hanson/Hanley	United Autosports/Oreca 07	+8 Runden
17.	LMP2	#63	Pin/Beche/Kvyat	Prema Racing/Oreca 07	+8 Runden
18.	LMP2	#35	Negrão/Rojas/Caldwell	Alpine Elf/Oreca 07	+8 Runden
19.	LMH	#94	Duval/Menezes/Müller	Peugeot/Sport 9X8	+9 Runden
20.	LMH	#4	Guerrieri/Vautier/De Oliveira	Vanwall Racing/Vandervell 680	+9 Runden
21.	LMP2	#9	Ugran/Viscaal/Caldarelli	Prema Racing/Oreca 07	+9 Runden
22.	GTE-Am	#77	Ried/Pedersen/Andlauer	Dempsey Proton/Porsche 911 RSR	+15 Runden
23.	GTE-Am	#60	Schiavoni/Cressoni/Picariello	Iron Lynx/Porsche 911 RSR-19	+15 Runden
24.	GTE-Am	#86	Wainwright/Pera/Barker	GR Racing/Porsche 911 RSR-19	+16 Runden
25.	GTE-Am	#33	Keating/Varrone/Catsburg	Corvette Racing/Corvette C8.R	+16 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER HYPERCAR

1.	Brendon Hartley	115 Punkte
1.	Ryo Hirakawa	115
1.	Sébastien Buemi	115
2.	José María López	92
2.	Mike Conway	92
2.	Kamui Kobayashi	92

MARKEN HYPERCAR

1.	Toyota	152 Punkte
2.	Ferrari	126
3.	Cadillac	72

FAHRER LMP2

1.	Louis Delétraz	110 Punkte
1.	Robert Kubica	110
1.	Rui Andrade	110
2.	Albert Costa	100
2.	Fabio Scherer	100
2.	Jakub Smiechowski	100

FAHRER GTE-AM

1.	Ben Keating	145 Punkte
1.	Nicky Catsburg	145
1.	Nicolas Varrone	145
2.	Michelle Gatting	67
2.	Rahel Frey	67
2.	Sarah Bovy	67

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Acura-Party in Kanada

Auf dem Ergebnispapier war es ein deutlicher Start-Ziel-Sieg. Meyer Shank Racing musste allerdings bis zum Ende zittern

IMSA

Meyer Shank Racing hat beim einzigen Auslandsrennen der IMSA den zweiten Saisonsieg eingefahren. Die Acura-Truppe rund um Tom Blomqvist und Colin Braun dominierte zwar über weite Strecken den Klassiker in Mosport, brauchte schlussendlich aber trotzdem die Schützenhilfe des Schicksals.

Von: **Philipp Körner**

Der Frust des letzten halben Jahres schien mit einem gewaltigen Rutsch von Michael Shank abzufallen. Im Siegerinterview erklärte der nach den Vorkommnissen in Daytona reichlich gescholtene Teamboss: „Das fühlt sich wie eine Erlösung für uns an. Viele Leute haben seit Januar schmutzige Sachen über mein Team, meine Familie und meinen Geschäftspartner Jim Meyer schwadroniert." Der Erfolg im eine Autostunde östlich von Toronto gelegenen Mosport bedeutete für ihn und seine Mannschaft den nächsten Schritt zurück zur (sportlichen) Normalität. In Watkins Glen hatte sein Team dank der nun bestätigten Porsche-Strafe bereits den Sprung auf das Podium geschafft.

Dass Hondas US-Sportmarke in Kanada eine längere Durststrecke beenden könnte, kündigte sich schon in der Qualifikation an. Während Tom Blomqvist den pinken MSR-ARX-06 auf die Pole-Position stellte, waren die Markenkollegen von Wayne Taylor Racing (Filipe Albuquerque/Ricky Taylor) die schnellsten Verfolger. Dahinter reihten sich beide Cadillac ein. Die deutschen Fabrikate hinkten derweil auf eine Runde deutlich hinterher.

Zunächst galt es, im klassischen Zeitformat von zwei Stunden und 40 Minuten effizient bis zum ersten Stopp durchzukommen. Der 1961 eröffnete Motorsport Park, den alle nur Mosport abkürzen, gilt dabei als besonders herausfordernd: Mangels mehrerer harter Bremszonen und durch den sehr flüssigen Charakter ist das Spritsparen quasi eine „Mission impossible".

Hätte es gereicht?

Vier Neutralisierungen – drei davon in der letzten Stunde – wirbelten die Taktiken wiederholt ordentlich durcheinander und sollten final den #60-Shank-Acura für eine mutige Strategie belohnen. Massive 77 Minuten vor Ende hatte dieser seinen finalen Stopp angetreten und wäre somit ohne einen Zwischenfall nicht durchgekommen. Mike Shank beschrieb: „An einem Punkt war die Boxengasse wegen einer Gelbphase bereits geschlossen, und wir dachten: Jetzt ist es eh egal, wir probieren es ohne Nachtanken! Entweder gewinnen wir die Nummer oder werden Achter."

Die Gewissheit, dass das Wagnis aufgeht, brachte ein brutaler Abflug des #01-Ganassi-Cadillac fünf Minuten vor Ablauf der Zeit. Renger van der Zande war durch Augusto Farfus (#24-RLL-BMW) von der Strecke gedrückt worden und hart in die Reifenstapel geknallt. Der größte Pechvogel des bisherigen Langstrecken-Jahres blieb unverletzt. Shank-Schlussfahrer Braun resümierte: „Die Gelbphasen haben uns geholfen, zusätzlich habe ich selbst noch etwas Sprit gespart. Mit unserem Speed konnten wir eine Lücke aufbauen und dann die nötigen Verbrauchsziele einhalten."

In Form des zweiten Rangs holte der #10-Taylor-Acura dringend vermisste Punkte im Meisterschaftskampf auf. Bei den Teams führt aktuell die Cadillac-Mannschaft Action Express Racing unter der Whelen-Nennung. Die letzte Stufe des kanadischen GTP-Podiums ging an Connor De Phillippi und Nick Yelloly im #25-RLL-BMW. In der LMP3-Wertung setzte sich der #74-Riley-Ligier (Robinson/Fraga) mit einem harten Manöver durch. Bester Vertreter der nach Zwischenfällen dezimierten GTD-Pro-Klasse war die Corvette mit Antonio García und Jordan Taylor am Steuer, die so auch eine Durststrecke beendeten. In der GTD jubelten Sellers und Snow im Paul-Miller-BMW. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

SECHSTER SAISONLAUF IN BOWMANVILLE (ONTARIO, KANADA)

Länge der Strecke: 3,957 km; **Renndistanz:** 120 Runden = 474,84 Kilometer; **Pole-Position GTP:** Tom Blomqvist, Acura-GTP (#60), 1.05,653 min; **Pole-Position GTD-Pro:** Jack Hawksworth, Vasser Sullivan-Lexus RC F (#14), 1.15,029 min; **Pole-Position GTD:** Roman De Angelis, Heart of Racing-Aston (#27), 1.15,478 min; **Schnellste Rennrunden: GTP:** Alexander Sims (#31), 1.07,422 min; **GTD-Pro:** Antonio García (#3), 1.16,508 min; **GTD:** Frederik Schandorff (#70), 1.16,524 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	GTP	#60	Blomqvist/Braun	Meyer Shank Racing/Acura ARX-06	2:41.01,603 h
2.	GTP	#10	Taylor/Albuquerque	Wayne Taylor Racing/Acura ARX-06	+9,157 s
3.	GTP	#25	Yelloly/De Phillippi	Team RLL/BMW M Hybrid V8	+18,565 s
4.	GTP	#5	Rockenfeller/Van der Helm	JDC Miller Motorsports/Porsche 963	+19,531 s
5.	GTP	#6	Jaminet/Tandy	Porsche Penske Motorsports/Porsche 963	+20,640 s
6.	GTP	#7	Nasr/Campbell	Porsche Penske Motorsports/Porsche 963	+22,402 s
7.	GTP	#31	Derani/Sims	Whelen Engineering/Cadillac V-Series.R	+23,883 s
8.	GTP	#24	Farfus/Eng	Team RLL/BMW M Hybrid V8	+54,373 s
9.	GTP	#01	Bourdais/Van der Zande	Chip Ganassi Racing/Cadillac V-Series.R	+3 Runden
10.	LMP3	#74	Robinson/Fraga	Riley/Ligier JS P320	+7 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

PS sport motorrad magazin

RACECAMP

POWERED BY IDM

INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT

HOCKENHEIMRING | 25. SEPTEMBER 2023

Nutze die Chance, gemeinsam mit einem IDM-Fahrer auf dem exklusiv gemieteten Hockenheimring deine Linie zu trainieren. Im Preis enthalten ist außerdem ein Ticket für das IDM-Finale und die anschließende Meisterschaftsfeier am 24. September. Dies und viele weitere Extras erwarten dich bei der Buchung unseres PS Racecamps powered by IDM. Sichere dir noch bis zum 22. September einen der begrenzten Plätze!

Jetzt buchen unter:

Telefon: +49 711 182-1977 | E-Mail: info@actionteam.de
Online: event.motorpresse.de | Facebook: MOTORRAD.action.team

METZELER MOTORRADREIFEN · Wunderlich · X-lite · BRIDGESTONE · Held BIKER FASHION · KTM · HONDA

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Streit um die BOP in der Topklasse

WEC: BOP-Rolle rückwärts

Vor dem 24h-Rennen in Le Mans warfen die Regelgeber ACO und FIA ihr BOP-System über den Haufen und stuften fast alle Topautos neu ein. Dieses öffentliche Scheitern legte nahe, dass das BOP-System überdacht oder modifiziert würde. In Monza folgte jedoch die Rolle rückwärts.

Von: **T. Villemant; A. Cotton; M. Schurig**

MOTORSPORT IMAGES

Seltenes Bild: LMDh-Auto von Porsche vor dem LMH-Werksauto von Ferrari

Die meisten Herstellervertreter hatten für Monza eine Einladung der Regelgeber zu einem Diskurs über die BOP erwartet. Es gab auch eine Einladung, aber nur zum Arbeitsfrühstück. Anstatt eine dringend notwendige Debatte darüber anzuleiern, wie man den BOP-Karren aus dem Dreck ziehen kann, erklärten die Regelgeber von FIA und ACO, dass sie ihrem Konzept treu bleiben werden – trotz der Blamage vor Le Mans. Das System, nur die Performance-Parameter der ersten Ordnung zu verwenden, um die Autos via Simulationen einzuordnen, wurde bestätigt, obwohl man erst Ende Mai 2023 zugeben musste, dass das Konzept zu falschen BOP-Ergebnissen geführt hatte.

Um die Chose vor Le Mans zu retten, hatte man eine Neueinstufung vorgenommen, bei der plötzlich auch Performance-Parameter der zweiten Ordnung ins Kalkül gezogen wurden, also zum Beispiel Teamqualität, Reifennutzung oder Rennstrategie. Diese Faktoren werden normalerweise in keiner anderen Rennserie „gebopt“, denn die BOP soll die Autos balancen und nicht die individuelle Teamleistung. Aus diesem Grund hatte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon die BOP für Le Mans auch völlig zu Recht als eine Balance of Results verspottet.

Trotz des Reinfalls will man jetzt am alten System festhalten: Die Autos sollen nur anhand ihrer technischen Kennziffern über Leistung, Gewicht und Energiemenge im Stint so angepasst werden, dass sie auf Augenhöhe um Siege und Titel kämpfen können. Folglich wurde auch die BOP für die restlichen drei WM-Läufe in Abhängigkeit der Streckencharakteristiken in Monza, Fuji und Bahrain bereits „vorausberechnet“.

Dabei wurde in Monza deutlich, dass das große Performance-Delta zwischen den LMH-Autos aus der WEC von Toyota, Ferrari und Peugeot und den LMDh-Autos aus Amerika (Porsche und Cadillac) weiterhin hoch bleibt. Im Prinzip verschob sich die BOP-Tangente sogar zu Ungunsten der LMDh-Marken, denn Peugeot machte einen Satz nach vorne und überholte beim Speed Porsche und Cadillac. Die LMDh-Marken wollen sich jetzt abstimmen, um Änderungen für die Zukunft zu fordern. ■

Zukunft der NLS: Wie geht es 2024 weiter?

ILN fordert Kontinuität

Die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring (ILN) bekannte sich in einem Statement zur NLS in ihrer jetzigen Form und fordert, dass es 2024 so weitergeht, um den Teams Planungssicherheit zu geben. Auch Rennleiter Christian Vormann hält der NLS die Treue.

Von: **Bianca Leppert**

Um die Zukunft der Nürburgring Langstrecken-Serie wabert noch immer viel Nebel. Doch immer mehr Parteien beziehen Stellung. So stellte die ILN – in der viele große Teams Mitglied sind – klar, dass das bestehende Konstrukt der Nürburgring Langstrecken-Serie auch 2024 fortgeführt werden sollte, „bis alle juristischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Fragen einer möglichen Nachfolgelösung hinreichend und einvernehmlich geklärt sind“.

Man lässt zwar offen, wie und mit wem es weitergehen könnte, betont allerdings im Hinblick auf die Neuausrichtung über den vergangenen Winter: „Der bereits eingeschlagene Weg ist aus unserer Sicht der richtige und sollte weiterhin verfolgt werden.“

Indes hat sich auch Rennleiter Christian Vormann geäußert, der 2023 neu an Bord kam. „Ich fühle mich hier total wohl, und wir arbeiten alle sehr gut zusammen“, sagte er. Vormann ist neuerdings dem VLN-Veranstalter Automobilclub Altkreis Schwelm beigetreten und setzt damit indirekt ein Zeichen.

Bei manchen Herstellern wird darüber gerätselt, wie es in Zukunft in Sachen Balance of Performance weitergehen könnte. Die wird auch mit Integration des 24h-Rennens in die Intercontinental GT Challenge weiterhin vom ADAC Nordrhein kommen. Sollte es statt der NLS aber in Zukunft die neue Serie NES vom AvD geben, wird der ADAC Nordrhein sicher nicht die eigene BOP zur Verfügung stellen. Man müsste sich also eine eigene Variante überlegen, die im Hinblick auf das 24h-Rennen nicht relevant wäre. Fragt sich, wie groß dann der Anreiz für die Hersteller ist, die Serie von Saisonbeginn an zu fahren. ■

BR FOTO

Das Gerangel um die NLS geht weiter. Viele beziehen aber nun Stellung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Wie sieht das Feld für die Saison 2024 aus?

WEC: Volle Feldstärke für 2024

Die Sportwagen-WM bekommt in der nächsten Saison ein Platzproblem, obwohl man mittlerweile die maximal Fahrzeuganzahl von 34 auf 38 Rennwagen erhöht hat. Parallel sind erste Weichenentscheidungen bei den Herstellern bereits gefallen.

Von: **Marcus Schurig**

Pierre Fillon, Präsident des WM-Ausrichters ACO, hat Grund zur Freude: Teams und Hersteller rennen ihm die Bude für 2024 ein. Der Haken: Wegen der neuen Fly-away-Rennen in Katar und Südamerika sollte das Feld aus Transportgründen eigentlich auf 34 Autos gedeckelt werden. In Monza bestätigte Fillon, dass die WEC aber mit 38 Autos plant: Vermutlich 24 Wagen in der Hypercar-Topklasse (Hersteller- und Kundenteams), die restlichen Plätze gehen an die neue GT-Klasse auf Basis der GT3-Kategorie.

MOTORSPORT IMAGES

In den Boxengassen wird es 2024 eng werden mit 38 Autos

Rechnen wir kurz nach: Ferrari, Porsche und Toyota bringen je zwei LMH, die Pläne für eine dritte Ferrari-Nennung wurden gestrichen. Porsche, BMW und Renault/Alpine bringen ebenfalls zwei Autos. Auch Cadillac, die heuer nur ein Auto einsetzen, will auf zwei aufstocken, dazu kommt Lamborghini, vermutlich aber nur mit einem – macht schon mal 15 Autos. Ungeklärt ist noch, ob auch Acura/Honda in die WM will. Porsche hat dem ACO für 2024 zusätzlich vier Kundenautos versprochen, macht 19. Dazu die Privatteams von Glickenhaus, Kolles und Isotta – da wären wir fast bei 24. Bleiben 14 Plätze in der GT3, wo jeder Hersteller aber nur zwei Wagen nennen darf: Toyota, Ferrari, Porsche, Corvette und BMW sind gesetzt, macht zehn Autos. Ford ist ebenfalls fix, dito Aston Martin – das Feld ist voll, aber es gibt null Spielraum, z. B. um McLaren zuzulassen. Es wird schon darüber nachgedacht, einige GT-Autos in Zelte zu packen statt in die Boxenanlagen. „Wir versuchen, alles möglich zu machen", verspricht ACO-Präsident Fillon. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

PROTOTYPEN-FINALE?

Beim Le-Mans-Veranstalter ACO gibt es Überlegungen für ein großes Prototypenrennen, bei dem alle LMH-Autos aus der WEC und alle LMDh-Autos aus der IMSA-Meisterschaft startberechtigt sind. Das Rennen soll ohne GT-Fahrzeuge stattfinden und könnte über eine neue Renndistanz von beispielsweise drei Stunden führen. Denkbar wäre so ein Hypercar-Saisonfinale auf neutralem Grund oder beim WEC-Gastspiel in Amerika. Bisher handelt es sich aber nur um Gedankenspiele.

MICHELIN: RING-RÄTSEL

Die Serie an Reifenschäden beim 24h-Rennen am Nürburgring ist weiterhin nicht völlig geklärt. Damals war besonders der Heckmotor-Elfer stark betroffen, aber generell alle Autos mit einer hecklastigen Gewichtsverteilung. Michelin hat versucht, die Konstellation auf dem Prüfstand nachzubilden, ein Ergebnis gibt es noch nicht. „Manthey Racing hat uns mit korrekten Daten versorgt", so Michelin-Rennchef Mathieu Bonardel. „Es gibt mehrere Szenarien für die Erklärung, zum Beispiel, dass die Sensoren falsche Werte liefern. Wir bringen noch in diesem Jahr einen robusteren GT3-Reifen aus der IMSA an den Nürburgring, um für eine mögliche Änderung für 2024 gewappnet zu sein."

VON SPA NACH MÜNCHEN

Der BMW M4 GT3 von Rowe Racing mit der Startnummer 98, der den Gesamtsieg beim 24h-Rennen in Spa holte, wanderte sozusagen direkt ins Museum. In der BMW-Welt in München wurde das Fahrzeug im Rahmen des bayerischen Sportpreises ausgestellt.

KUBICA IM LMDH?

Ex-F1-Pilot Robert Kubica würde im nächsten Jahr gerne in die Hypercar-Topklasse aufsteigen. Dank seines Sponsors Orlen ist das Szenario mit einem LMDh-Kundenauto, zum Beispiel von Porsche, durchaus denkbar. Angeblich verhandelt auch Proton-Teamchef Christian Ried seit längerer Zeit mit Orlen um einen möglichen Einsatz für 2024.

MOTORSPORT IMAGES

GERANGEL UM WM-TEAMS

In der WEC dürfen Hersteller 2024 maximal zwei GT3-Autos für die volle Saison melden, aber das Gerangel um die besten Plätze ist schon in vollem Gang. Bei Ford ist Proton gesetzt, aber noch weiß Christian Ried nicht, ob er auch Porsche vertritt. Offenbar hat auch Manthey Racing Interesse. Das französische Akkodis-Team könnte zwei Lexus RC-F an den Start bringen. Bei Ferrari ist AF Corse gesetzt. Bei Lamborghini könnte Iron Lynx auch die GT3-Autos einsetzen, ebenso wie WRT bei BMW.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Einer für alle

PIRELLI

Neben der Formel 1 oder DTM sind die italienischen Reifenexperten von Pirelli auch Exklusivausrüster der Rallye-Weltmeisterschaft. Nirgends sind die Herausforderungen und dadurch die Reifenvarianten vielfältiger als in der Königsklasse der Quertreiber.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Einzige, was ein Auto mit der Straße verbindet, ist der Reifen. Nur logisch, dass Pirelli schon kurz nach seiner Gründung im Jahr 1872 im Motorsport aktiv war, um seine Produkte zu verbessern. Den ersten großen Sieg feierten die italienischen Reifenspezialisten 1907 nicht auf der Rundstrecke, sondern bei der über 16 000 Kilometer langen Rallye Peking–Paris.

Innovationen wie der Gürtel in der Karkasse oder dem heute allgegenwärtigen Niederquerschnittsreifen, bei denen durch ein deutlich reduziertes Verhältnis zwischen Reifenhöhe und -breite die fahrdynamischen Eigenschaften, sei es bei der Lenkpräzision oder der Haftung, verbessert wurden, haben ihren Ursprung im frühen Rallyesport.

„An der grundlegenden Aufgabenstellung hat sich über die Jahrzehnte ähnlich wenig geändert wie bei den Produktionsschritten aus Konstruktion der Karkasse, Gestaltung der Lauffläche und der finalen Vulkanisierung, der Hochzeit von Flanken und Lauffläche. Der Fortschritt lag und liegt im Detail, angefangen bei den verwendeten Materialien und deren Mix, ob bei der Karkasse, dem Kautschuk oder der Lauffläche“, erklärt Pirelli-Motorsportchef Mario Isola.

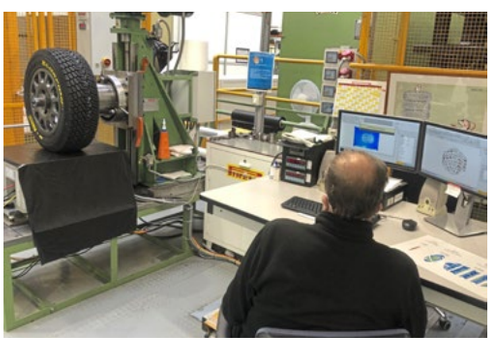
Zahlreiche Rallye-Varianten

Ob Grundlagenforschung, Design oder die verschiedensten Simulationen, die Basisarbeit findet im Forschungs- und Entwicklungszentrum am Stammsitz in Mai-

PRODUKTION

PIRELLI

Grundlagenforschung in den Mailänder Laboren



KUHN

Auch Simulationen und Basistests erfolgen in Italien

PIRELLI

Renn- und Rallyereifen werden in Izmir produziert

SERVICE

ROESELER

Montage und Betreuung erfolgen vor Ort

ROESELER

Einzelne Kontingente werden den Fahrern zugelost

ROESLER

Ungleiche Brüder: Rally2- (l.) und Rally1-Schotterreifen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Der Fortschritt liegt im Detail, angefangen bei den Materialien und deren Mix, ob bei der Karkasse oder der Lauffläche."

Pirelli-Motorsportchef Mario Isola

land statt. Die Produktion der Renn- und Rallyereifen erfolgt in einem spezialisierten Motorsportwerk im türkischen Izmit. Da Pirelli mittlerweile in über 300 mitunter völlig unterschiedlichen Rennserien aktiv ist, werden die Monoposto-Reifen, allen voran jene der Formel 1, im rumänischen Slatina „gebacken". Eine Gesamtmenge will man nicht verraten, doch allein für den Rallyebereich dürfte diese im höheren fünfstelligen Bereich liegen. Auch weil in keiner anderen Motorsportdisziplin die Anforderungen unterschiedlicher und dadurch die Reifenvarianten vielfältiger sind.

Gibt es in der Formel 1 einen Regen- und einen Trockenreifen, Letzterer in fünf verschiedenen Mischungen, sind es in der Rallye-WM gleich sechs zum Teil grundverschiedene Varianten: den besonders schmalen Spikereifen für Eis, einen Winterreifen mit und ohne Spikes, einen Asphaltpneu, eine spezielle Regenvariante und den zumeist verwendeten Schotterreifen, von dem es ebenso wie vom Asphaltpneu eine weiche und eine harte Mischung gibt. Hinzu kommt, dass der 16,5 Kilo schwere Schotterreifen für die deutlich stärkeren und durch die Hybrideinheit auch etwas schwereren Rally1-Boliden der Werksteams deutlich höhere Nehmerqualitäten haben muss als die exakt zwei Kilo leichteren Gummis, die auf die Rally2- und Rally3-Turboallradler der WRC2 und WRC3 aufgezogen werden. Für Pirelli wäre es ein Leichtes, den Zweitligisten für die rauen Pisten in Portugal, Sardinien oder Griechenland die stabileren Reifen der Topklasse zur Verfügung zu stellen, aber laut FIA-Regularien müssen in der WRC2 und WRC3 die gleichen Reifen wie in nationalen und kontinentalen Serien zum Einsatz kommen, damit Gaststarter keinen Nachteil haben.

Reglementierte Auswahl

Für einen europäischen WM-Lauf hat Pirelli zwischen 2000 bis 2500 Reifen im Gepäck, rund 500 davon sind dem knappen Dutzend der Rally1-Werkshybriden von Hyundai, M-Sport Ford und Toyota vorbehalten. Vor jedem Lauf legt die FIA in Absprache mit Pirelli einen Standardreifen sowie eine Option fest. In Kenia standen in der Topkategorie inklusive Shakedown 28 „Soft" plus als Option acht „Hard" zur Verfügung. Auf Sardinien war dies bei durch Regenschauer aufgeweichte Pisten zum Unmut der Werksfahrer nahezu umgekehrt und bei den Teamstrategen reichlich Hirnschmalz gefragt. ■

ROESELER

Auch so kann man seine Reifen schonen: Neuville

„Irgendwann ist auch der Fahrer gefragt"

Pirelli-Rallyechef Terenzio Testoni über Reifenschäden, Entwicklungstests und neue Pneus für die Rally1-Hybridboliden.

Von: **Reiner Kuhn**

ROESELER

Terenzio Testoni

Geburtstag: 25. September 1972
Geburtsort: Tula (I)
Herkunftsland: Italien

Einige WM-Fahrer beschweren sich über ihre Reifenschäden. Was läuft schief?
Die Krux liegt schon beim Wort „Reifenschaden", denn oftmals ist es die Felge, welche den enormen Kräften nicht mehr standhält. Davon abgesehen, dass neben dem Tempo auch das Kurvenschneiden extrem zugenommen hat, gab es vor wenigen Jahren, als mit Michelin, DMACK und uns von Pirelli drei verschiedene Hersteller in der Topliga dabei waren, ähnlich viele Raddefekte, wie man die umgangssprachlichen „Plattfüße" eigentlich nennen müsste.

Der Ruf nach widerstandsfähigeren Reifen wird trotzdem lauter?
Wir entwickeln unsere Reifen ständig weiter. Klar ist, ein Rallyereifen muss unter allen Bedingungen ein Höchstmaß an Widerstandsfähigkeit bieten, ohne dabei die Performance zu vernachlässigen. Denn auch die Haftung ist ein sicherheitsrelevanter Faktor. Nachhaltigkeit ist bei Pirelli ebenfalls ein Thema, zum Beispiel bei der Verwendung neuer Materialien und oder einem veränderten Mix. Auch hier kann man aus den Extrembedingungen im Motorsport vieles lernen.

Was machen Sie im Rallyesport und konkret für die Topliga?
Abgesehen von der ständigen Weiterentwicklung unserer vielseitigen Produktpalette werden wir für die Rally1-Autos neue Reifen bringen. Auch für die WRC2 und WRC3 könnte Pirelli stabilere Reifen liefern – dies liegt aber in der Hand der FIA. Auch aus Kostengründen setzt der Weltverband bei den Rally2- und Rally3-Autos der Rahmenserien auf die gleichen Produkte wie in kontinentalen und nationalen Serien. Allerdings sind in der WM nicht nur die Strecken härter, auch das Tempo ist ungleich höher.

Bei Ihrem letzten Entwicklungstest auf Sardinien stand der Schotterreifen im Mittelpunkt.
Solche Versuchsfahrten sind Standard, auch weil sich die Anforderungen durch die Rally1-Autos nochmals deutlich veränderten. Wie im Vorjahr mit Toyota, war vor Kroatien ein Asphalttest geplant, diesmal mit Hyundai. Nach dem tragischen Testunfall von Craig Breen wird dieser im September nachgeholt. Ende Mai testeten wir mit M-Sport Ford auf Sardinien künftige Schotterreifen.

Mit welchen Erkenntnissen?
Die Strecken waren sehr hart und dienten vor allem dazu, stabilere Reifen zu entwickeln. Ein Hauptaugenmerk lag bei den Flanken, die mittlerweile extrem gefordert werden. Auch wenn wir beim Test keinen einzigen Reifenschaden hatten, gibt es, wie eingangs erwähnt, Grenzen des Machbaren. Irgendwann ist auch der Fahrer gefragt. Obwohl Pirelli auf eine hohe Fertigungspräzision mit minimalen Toleranzen setzt, werden wir die einzelnen Reifen-Kontingente vor jedem WM-Lauf auch weiterhin zulosen. Dennoch wird es immer Fahrer geben, die ihre persönliche Enttäuschung am Reifen festmachen. Das muss man als Exklusivlieferant aushalten, ob in der Rallye-WM oder der Formel 1. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hayden Paddon baut mit Rang 2 den EM-Vorsprung aus

MEYER

Meisterklasse

ERC

Unschlagbar: König Oliver I

MEYER

Nach zwei Siegen Dritter: Sesks

WRC2-Pilot Oliver Solberg feiert vor heimischer Kulisse den dritten EM-Sieg seiner Karriere. Nur EM-Tabellenführer Hayden Paddon kann dem Lokalheld folgen und kommt mit seinem fünften Podestplatz in fünf Läufen dem EM-Titel immer näher.

Von: **Reiner Kuhn**

Bei der gelungenen EM-Premiere auf ehemaligen WM-Strecken im schwedischen Värmland sollte man sich den Beginn und das Ende genauer anschauen, um echte Meister zu erkennen. „Den Sieg machen die drei skandinavischen VW-Polo-Fahrer Oliver Solberg, Frank Tore Larsen und Ole-Christian Veiby dank ausgereifter und perfekt abgestimmter Autos sowie bester Streckenkenntnisse unter sich aus“, mutmaßen die heimischen TV-Experten Eyvind Brynildsen und Ex-WM-Junior-Weltmeister Per-Gunnar Andersson. Sie sollten nur bedingt recht behalten.

Die ersten beiden Bestzeiten markiert Hyundai-Pilot Hayden Paddon, bevor der in seiner Heimatregion von einer höchst begeisterten Fan-Gemeinde getragene WRC2-Pilot Solberg mit privatem VW aufdreht. Nach der ersten Etappe führt der Youngster mit 10,2 Sekunden vor Paddon und seinem VW-Markenkollegen Larsen, dem als „Best of the Rest“ nach Tag 1 schon über 45 Sekunden auf die beiden Hauptdarsteller fehlen. Schlimmer noch: Am Samstagmorgen wirft der 32-Jährige seinen Dienstwagen spektakulär in den Wald. Sein ebenfalls hoch gehandelter VW-Kollege Veiby dümpelt auf Zwischenrang 13 herum, als er seinen Polo entnervt abstellt. In WP 10 ist auch für den erneut blassen Europameister Efrén Llarena vorzeitig Schluss: An einem der zahlreichen Betonklötze, die das Kurvenschneiden verhindern sollen, zerstört der Spanier die Aufhängung seines Skoda.

Kaum besser läuft es für Mitfavorit Mads Östberg (Citroën), der sich nach allerlei Problemen mit Rang 8 (+ 2,56 min) zufriedengeben muss und im Titelkampf weiter Boden verliert. Denn Polen- und Lettland-Sieger Martins Sesks ist auch in Schweden konstant schnell und schnappt im Endspurt erst dem finnischen Meister Mikko Heikkilä und danach auch WRC2-Pilot Nikolay Gryazin den letzten Podestplatz weg und wird Dritter. Womöglich zu wenig, denn Paddon lässt zwar Solberg ziehen, schont aber für den Endspurt seine weichen Reifen und schnappt sich mit der Bestzeit auf der Powerstage noch die maximalen fünf Extrazähler. Nach Auftaktsieg und vier zweiten Plätzen in Folge baut der Kiwi seine Tabellenführung weiter aus und schickt sich an, als erster Nicht-Europäer die älteste Kontinentalmeisterschaft zu gewinnen.

Lehrstunde für EM-Junioren

In der Junioren-EM machen die heimischen Gaststarter Isak Reiersen und Patrik Hallberg den Sieg unter sich aus. Durch einen Reifenschaden verliert Reiersen über eine halbe Minute und die sichere Führung an seinen Landsmann und Ford-Markenkollegen (WP 11). Nur eine Prüfung später brennt der bekannt schnelle, aber klamme Kumpel von Oliver Solberg die nächste Bestzeit in den feuchten Schotter, ist wieder vorn und gewinnt mit 9,1 Sekunden vor Hallberg.

Der Rumäne Nobert Maior (Peugeot) wird Dritter (+ 32,1 s), Tabellenführer Ola Nore (Renault) muss sich mit Schlussrang 6 begnügen (+ 53,6 s).

Davon kann Opel-Junior Timo Schulz nur träumen. Nach wenigen Kilometern legt der Saarländer seinen Corsa Rally4 aufs Dach und macht Pause. Nach dem Restart hat er so wenig Vertrauen in sich und seinen Dienstwagen, dass er nochmals ausrutscht und mit über einer Stunde Rückstand und reichlich Hausaufgaben als Zweitletzter das Ziel erreicht. ■

KÖNIGLICHE RALLYE VON SKANDINAVIEN (7.–8.7.2023)

Fünfter von acht EM-Läufen, mit 16 Wertungsprüfungen über 182,60 km

1.	Solberg/Edmondson (S/GB), Volkswagen Polo R5	in 1:29.36,4 h
2.	Paddon/Kennard (NZ/NZ), Hyundai i20 N Rally2	+ 22,5 s
3.	Sesks/Francis (LT/F), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.09,3 min
4.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.12,6 min
5.	Joona/Hussi (FIN/FIN), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.32,4 min
6.	Mares/Bucha (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 2.48,6 min
7.	Franceschi/Escartefigue (F/F), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 2.52,8 min
8.	Östberg/Barth (N/N), Citroën C3 Rally2	+ 2.56,0 min
9.	Mabellini/Lenzi (I), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 3.25,4 min
10.	Gustafsson/Nilsson (S/S), Ford Fiesta Rally2	+ 3.56,2 min

Bestzeiten: Solberg 10, Paddon 6

MEYER

Schnellster Junior: Isak Reiersen

EM-STAND NACH LAUF 5

1.	Hayden Paddon (NZ)	142 Punkte
2.	Martiņs Sesks (LT)	108
3.	Mads Östberg (N)	80
4.	Mathieu Franceschi (F)	63
5.	Efrén Llarena (ES)	50
6.	Mikko Heikkilä (FIN)	49
7.	Yoann Bonato (F)	47
8.	Miko Marczyk (PL)	40

EM-Junioren (Rally4)

1.	Ola Nore (N)	75 Punkte
2.	Norbert Maior (RO)	66
3.	Victor Hansen (S)	56
4.	Roberto Dapra (I)	51

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rallye-EM

Östberg fliegt 47 Meter

Beim EM-Lauf in Schweden erzielte Mads Östberg an der Kultkuppe „Colin's Crest" im Citroën C3 Rally2 mit 47 Metern einen neuen Weitenrekord.

Premiere an der an Colin McRae erinnernden Kultkuppe „Colin's Crest". Erstmals stand die Natursprungschanze nicht beim WM-Lauf im Winter auf dem Programm, sondern im Rahmen des Rallye-EM-Laufs als reine Schotterprüfung.

Den ersten „Colin's Crest Award" sicherte sich 2008 Khalid Al-Qassimi im Ford Focus WRC mit einem 36-Meter-Satz. Mads Östberg hatte 2017 im Ford Fiesta WRC mit 44 Metern und 2018 im Citroën C3 WRC mit 42 Metern die Nase vorne.

Den Weitenrekord hielt seit 2016 aber Eyvind Brynildsen mit einem Monstersprung über 45 Meter im Ford Fiesta R5. Geschichte! Lauri Joona (Skoda) und Mads Östberg (Citroën) flogen am Morgen 46 Meter weit. Beim zweiten Durchgang landete der Norweger noch einen Meter weiter. ■ RK

NICO MEYER

Auf Schotter zwei Meter weiter: Östberg

Rallye-WM

Erfolgreicher Probelauf

Ott Tänak und Teemu Suninen dominierten mit ihren Rally1-Werkswagen die lokale Louna-Eesti Ralli im Vorfeld der Rallye Estland.

Wie nicht anders zu erwarten wiederholte Ott Tänak am vergangenen Samstag im Ford Puma Rally1 seinen Sieg bei der mit über 70 Wertungskilometern aufwartenden Louna-Eesti Ralli in Estland.

Für den M-Sport-Pilot ein gutes Omen, triumphierte der 35-Jährige nach einem Erfolg beim gleichen Event im Jahr 2020 im Hyundai i20 WRC auch beim heimischen WM-Lauf.

Tänak markierte auf allen neun Wertungsprüfungen die WP-Bestzeit. Dicht dahinter Teemu Suninen bei seiner Wettbewerbspremiere im Hyundai i20 Rally1, der im Ziel als Zweiter einen Rückstand von 38 Sekunden ansammelte. Dritter wurde der nur unweit vom Rallyezentrum in Hannja aufgewachsene Junioren-Weltmeister Robert Virves im Ford Fiesta Rally2 (+ 2,32 min), der nun hofft, beim WM-Heimspiel die WRC2-Elite aufzumischen. ■ RK

JANNE VEETOUSME

Zu Hause nicht zu bremsen: Tänak im Ford Puma

Rally-Raid-WM

Dacia: Mit Alpine und Prodrive in die Wüste

In eineinhalb Jahren will Dacia die Konkurrenz in der Rally-Raid-WM aufmischen. Die Renault-Tochter nutzt dazu das Know-how von Prodrive und die Fahrkünste von Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Rally-Raid-WM zieht weitere Hersteller an, die den aktuellen Platzhirsch Toyota herausfordern wollen. So hat Ford den offiziellen Einstieg mit einem von Rallyepartner M-Sport geleiteten Werksteam verkündet und will nach einem Probegalopp im kommenden Januar ab 2025 mit einem überarbeiteten Ford F150 Raptor T1+ um den Dakar-Sieg kämpfen.

Mit Dacia greift ein weiterer Hersteller an. Als Entwicklungs- und Einsatzpartner wurde Prodrive auserkoren, die seit drei Jahren mit dem aus Bahrain finanzierten BRX Hunter um den Sieg mitkämpfen. Als Fahrer hat Dacia Sébastien Loeb sowie die spanische Rally-Raid-Pilotin Cristina Gutiérrez, die neben dem Offroadsport auch im Rallycross und der Extreme E aktiv ist, verpflichtet.

Als Basis wird nicht der bekannte Hunter dienen. „Wir werden eng mit Renault-Alpine zusammenarbeiten und einen völlig neuen Offroad-Prototypen für die Topklasse T1+ entwickeln, und, das kann ich schon verraten, mit synthetischem Kraftstoff von Aramco fahren", sagt Prodrive-Boss David Richards.

Die erste Bewährungsprobe für das neuformierte Team und seinen Boliden ist für die Rallye Marokko im Spätsommer 2024 terminiert. Bei der kommenden Rallye Dakar will Prodrive bis zu sechs seiner bisher zehn gebauten Hunter T1+ für Kunden einsetzen. Noch ist offen, ob Loeb hinterm Steuer sitzen wird. „Mein Vertrag mit Prodrive ist ausgelaufen. Mal schauen, was sich ergibt", so der Elsässer im Gespräch. Klar ist: Kaum einer der Konkurrenten glaubt, dass Loeb und Gutiérrez bei der Dakar ein Jahr vor dem offiziellen Werkseinstieg von Dacia nicht in einem T1+ starten werden. ■

DACIA

Gemischtes Doppel: Loeb und Gutiérrez

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Abgeschütteltes Pech

Über 100 000 Zuschauer sahen zwei hart umkämpfte Renntage auf dem Norisring. BMW und Porsche fuhren vorneweg

ADAC MOTORSPORT

Mit dem Titelverteidiger Sheldon van der Linde (BMW) und dem Norisring-Fan Thomas Preining (Porsche) haben sich zwei weitere Fahrer erstmals in die diesjährige DTM-Siegerliste eingetragen. Beide Tage boten Drama.

Von: **Philipp Körner** und **Michael Bräutigam**

Wer neue Freunde finden will, wird am Norisring weiterhin nur mit einem Tribünenticket fündig. Wie in den letzten Jahren ging es beim Saison-Highlight der DTM ordentlich zur Sache – allerdings mit bedeutend weniger Chaos als in zahlreichen Ausgaben zuvor. Die Klimax des Klassikers fand sich passenderweise im Kampf um den Sieg am Sonntag. Mit René Rast im Schubert-BMW und Thomas Preining im Manthey-Grello-Porsche fochten zwei bestimmende Piloten der dritten Saisonstation den Abschlusserfolg aus. Die Entscheidung sollte wie so häufig in der Unheil gewohnten Grundigkehre fallen. Und wenig überraschend hatten beide recht unterschiedliche Meinungen im Nachgang.

Dass Porsche zu den Hauptprotagonisten in der Nürnberger Hitze gehören sollte, war von

„Ich hatte niemals damit gerechnet, denn am Norisring kam ich bisher nicht gut zurecht. Auch der Sonntag fühlt sich wie ein Sieg an."

Sheldon van der Linde

Anfang an klar. Auch mit jüngst eingeführter 992-Basis passt der Heckmotor-„Dragster" gut zu den überschaubaren Kurven und langen Geraden. Einen passenden Beleg lieferte Thomas Preining als Schnellster im zweiten Training. Aus dessen Zeiten-Tableau formten sich anschließend die beiden Qualifying-Startgruppen für die Renntage. Fahrer mit einem ungeraden Rang wanderten in die erste, Fahrer mit einem geraden in die zweite. Aus Fairnessgründen – Stichwort Evolution – musste die B-Gruppe am Sonntag zuerst auf die Strecke.

Versöhnung an der Noris

Die Auftakt-Pole sicherte sich ein überraschter Sheldon van der Linde. Der Schubert-Champion freute sich ehrlich: „Das ist eine besondere Pole für mich. In meinen drei DTM-Ausgaben hier lief es irgendwie nie. In der Quali blieb ich meist im hinteren Feld hängen, wo es im Rennen hart

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

und ein Streitgespräch

BMW

Das Schubert-Duo stürmte Samstag und Sonntag auf das Podium

ADAC MOTORSPORT

Preining triumphierte erneut bei seinem „quasi zweiten Heimrennen“

wird. Ich musste mir unbedingt beweisen, dass ich auch am Norisring abliefern kann.“ Thomas Preining, Schnellster der ersten Gruppe, wurde auf Rang 2 einsortiert. Analog dazu füllten Ayhancan Güven (Bernhard-Porsche), Luca Stolz (HRT-Mercedes) und Kelvin van der Linde (Abt-Audi) die Top-5-Plätze auf.

Der positive Trend von Sheldon van der Linde blieb auch über die erste Kurve hinaus bestehen: Aus einer hektischen, aber nicht überaggressiven ersten Vollgas-Runde ging der Südafrikaner mit einer soliden Führung hervor. Der zweite Sieger der Startphase war sein Teamkollege René Rast, der vom siebten auf den dritten Rang sprang. Mit all der Erfahrung eines dreimaligen Meisters am Steuer schlüpfte der blaue BMW durch die knapp gehaltenen Lücken. Preining fiel hingegen zurück und konnte sich nach einem gewaltig missglückten Stopp später nicht mehr ins vordere Feld zurückkämpfen.

Zehn Minuten nach der Freigabe wurde die erste Safety-Car-Phase nötig, nachdem David Schumacher (Winward-Mercedes) Luca Engstler (Engstler-Audi) aus der Grundigkehre geboxt hatte. Eine weitere Neutralisierung 41 Minuten vor Ablauf der Zeit verschob wenig später das Öffnen des Boxenstopp-Fensters. Einige Kontaktaufnahmen nach dem Restart hatten die Strecke mit Trümmerteilen übersät. Sheldon van der Linde führte zu diesem Zeitpunkt vor Güven, Rast und seinem Bruder Kelvin. Im Zuge des Stopp-Fensters konnte „SvdL“ die Führung stabilisieren. Dahinter formte sich das actionreiche Duell Rast vs. „KvdL“. Güven war nach seinem Stopp zurückgereicht worden.

Magnet statt Mallorca

Da die Van-der-Linde-Brüder und René Rast dasselbe Management haben, wurde schnell ein Versprechen öffentlich, dass im Falle eines gemeinsamen Podiums das Trio auf Mallorca feiern würde. Manager Dennis Rostek hätte die Kosten übernommen. Die plötzliche Schleichfahrt von Audi-Bruder Kelvin ließ den Traum von Sommer, Sonne und (alkoholfreiem) Sangría aber platzen. An seinem Lenkrad hatte sich ein Magnet verschoben, der den Schaltimpuls zum Hochschalten auslöst. Die Schubert-Doppelsieger teilten sich somit das eröffnende Podium mit Manthey-Mann Dennis Olsen. Sheldon van der Linde ärgerte sich kurz über die verpasste Chance auf ein neues Familienfoto, aber zeigte sich dennoch zufrieden.

In der Qualifikation am Sonntag war es – trotz getauschter Reihenfolge – wieder die B-Gruppe, die den Pole-Mann stellte. René Rast, der am Samstag im Vergleich zu Sheldon leicht mit dem Setup gehadert hatte, fuhr von der Spitze weg. Thomas Preining, Sheldon van der Linde und die Bernhard-Kollegen Laurin Heinrich und Ayhancan Güven komplettierten die Top 5.

Wie am Samstag verlor Preining Boden beim durch einen Klima-Protest verzögerten Start (siehe Seite 35). Somit lag das Schubert-Duo schnell wieder in der Doppelführung und durfte so die Anfangsphase zunächst managen. Preining hielt sich bis zum Öffnen des Boxenstopp-Fensters hinter Güven auf dem vierten Rang. Beide Porsche-Youngster konnten den mit Ballast beladenen Sheldon van der Linde ein-, aber nicht überholen. Der Meister trat somit als eine Art Schutzschild für seinen Kollegen Rast auf.

Im Laufe der Stopps schob sich Preining schließlich hinter den

> „Wir waren schon am Samstag sehr stark, aber haben das Rennen an der Box verloren. Am Sonntag konnte ich mich nach intensiven Zweikämpfen durchsetzen.“
>
> Thomas Preining

übergewichtigen Rast-BMW. Dann kam es zum eingangs beschriebenen Duell. Thomas Preining schob sich im letzten Moment neben Rast und forcierte dabei einen Tausch der Folienfarben. Auch einige Bodywork-Teile kostete das späte Bremsmanöver.

Manthey-Comeback-Sieg

Preining beteuerte später, dass der Porsche schlicht besser auf der Bremse sei. Rast schien von dieser Perspektive nichts zu halten und forderte am Funk den Platztausch. Die Rennleitung hielt sich allerdings aus der Diskussion heraus und verzichtete auf eine Untersuchung. Der wegen der räumlichen Nähe zu Österreich vom Norisring angetane Preining resümierte: „Wir waren schon am Samstag sehr stark, aber haben das Rennen an der Box verloren. Am Sonntag konnte ich mich nach intensiven Zweikämpfen durchsetzen.“ Während die ersten beiden Renn-Wochenenden viel Bewegung in der Fahrerwertung gebracht hatten, hat Preining nun mit zehn Zählern etwas mehr Polster. Sein Sieg schenkte Manthey nicht nur den ersten DTM-Erfolg seit Hockenheim 2001, sondern auch die Tabellenführung bei den Teams.

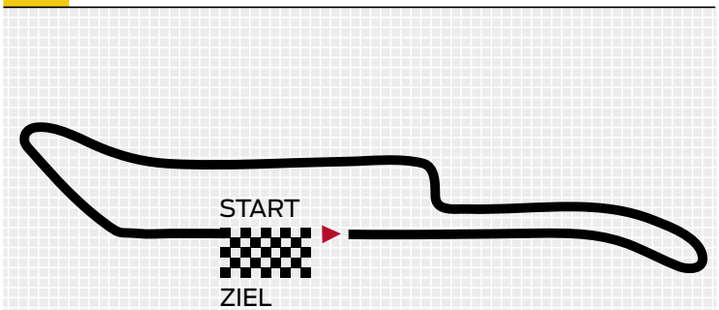
Dass der Anfangssatz mit dem Tribünenticket etwas geflunkert war, unterstrich auch abschließend Sheldon van der Linde. Der neueste Norisring-Freund sagte zum Erfolg: „Ich hatte niemals damit gerechnet, denn hier kam ich bisher nicht gut zurecht. Auch der dritte Platz am Sonntag fühlt sich wie ein Sieg an.“ Nächster Halt nach einer kleinen Sommerpause: Nürburgring (Sprint) am 4. und 6. August. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM 2023 RESULTATE

NORISRING (D) 2,162 KM

STRECKE



STARTAUFST. RENNEN 1*

1.	S. van der Linde (B)	48,775 s
2.	Thomas Preining (A)	48,933 s
3.	Ayhancan Güven (B)	48,791 s
4.	Luca Stolz (A)	49,046 s
5.	K. van der Linde (B)	48,821 s
6.	Mirko Bortolotti (A)	49,049 s
7.	René Rast (B)	48,939 s
8.	Lucas Auer (A)	49,120 s
9.	Jusuf Owega (B)	48,991 s
10.	Ricardo Feller (A)	49,154 s
11.	Dennis Olsen (B)	48,993 s
12.	Laurin Heinrich (A)	49,241 s
13.	Tim Heinemann (B)	49,079 s
14.	Maro Engel (A)	49,259 s
15.	Arjun Maini (B)	49,140 s

STARTAUFST. RENNEN 2*

1.	René Rast (B)	48,662 s
2.	Thomas Preining (A)	48,773 s
3.	S. van der Linde (B)	48,680 s
4.	Laurin Heinrich (A)	48,869 s
5.	Ayhancan Güven (B)	48,727 s
6.	Mirko Bortolotti (A)	48,876 s
7.	Dennis Olsen (B)	48,815 s
8.	Luca Stolz (A)	48,911 s
9.	K. van der Linde (B)	48,882 s
10.	Franck Perera (A)	48,915 s
11.	Marco Wittmann (B)	48,962 s
12.	Christian Engelhart (A)	48,990
13.	Clemens Schmid (B)	49,038 s
14.	Ricardo Feller (A)	49,017 s
15.	Jusuf Owega (B)	49,084 s

* Startaufstellung jeweils abwechselnd nach Quali-Gruppen A und B (Absolute Bestzeit = Pole Position)

ERGEBNIS RENNEN 1

Norisring (D): 08.07.2023; 5. von 16 Läufen;
69 Runden à 2,162 km = 149,178 km
27 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter: 30 Grad, trocken/sonnig
Pole-Position:
#1 Sheldon van der Linde, BMW M4 GT3, 48,775 s = 159,6 km/h
Schnellste Runde:
#75 Tim Heinemann, Porsche 911 GT3 R, 49,492 s = 157,2 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	1:00.53,706 h	25 +3*
2.	René Rast (D)	BMW/Schubert	+ 1,520 s	20
3.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 2,547 s	16
4.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 4,142 s	13
5.	Ayhancan Güven (TR)	Porsche/Bernhard	+ 5,042 s	11 +1*
6.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	+ 7,657 s	10
7.	Maro Engel (D)	Mercedes/Landgraf	+ 8,347 s	9
8.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 11,979 s	8
9.	Marco Wittmann (D)	BMW/Project 1	+ 12,849 s	7
10.	Laurin Heinrich (D)	Porsche/Bernhard	+ 13,251 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Norisring (D): 09.07.2023; 6. von 16 Läufen;
72 Runden à 2,162 km = 155,664 km
27 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter: 33 Grad, trocken/sonnig
Pole-Position:
#33 René Rast, BMW M4 GT3, 48,662 s = 159,9 km/h
Schnellste Runde:
#3 Kelvin van der Linde, Audi R8 LMS, 49,552 s = 157,0 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	1:01.29,396 h	25 +2*
2.	René Rast (D)	BMW/Schubert	+ 2,181 s	20 +3*
3.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 2,612 s	16 +1*
4.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	+ 3,453 s	13
5.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 3,852 s	11
6.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 5,063 s	10
7.	Laurin Heinrich (D)	Porsche/Bernhard	+ 5,635 s	9
8.	Ayhancan Güven (TR)	Porsche/Bernhard	+ 8,046 s	8
9.	Maro Engel (D)	Mercedes/Landgraf	+ 10,389 s	7
10.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 15,827 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

STAND FAHRER

1.	Preining	88 Punkte
2.	S. van der Linde	78
3.	Feller	61
4.	Engel	61
5.	Perera	60
6.	Bortolotti	60
7.	Rast	54
8.	Olsen	52
9.	Heinemann	42
10.	Engelhart	36
11.	Wittmann	35
12.	K. van der Linde	35
13.	Auer	34

STAND TEAMS

1.	Manthey EMA	131 Punkte
2.	Schubert Motorsport	130
3.	SSR Performance	116
4.	Abt Sportsline	93
5.	Toksport WRT	76

STAND HERSTELLER

1.	Porsche	180 Punkte
2.	BMW	157
3.	Lamborghini	141
4.	Mercedes	133
5.	Audi	116
6.	Ferrari	60

ADAC MOTORSPORT

Beide Fahrer auf dem Podium und jetzt Team-Tabellenführer: Manthey EMA

DREI FRAGEN AN RENÉ RAST

SIND SIE ZUFRIEDEN MIT DEN ZWEI PODIUMSPLÄTZEN?
Definitiv. Ich denke, es war sowohl für mich als auch fürs Team ein sehr gutes Wochenende. Wenn mir jemand vorher gesagt hätte, dass ich zweimal Platz 2 und eine Pole-Position hole, hätte ich es sofort unterschrieben. Ich bin sehr glücklich, so viele Punkte gesammelt zu haben. Natürlich möchte man von der Pole auch gewinnen, aber dafür waren wir nicht schnell genug.

WORAN LAG DAS?
Wir hatten vom Samstag zehn kg mehr im Auto, und in der DTM machen Kleinigkeiten schon große Unterschiede. Ich denke, wir haben das Maximum rausgeholt. Nach dem Kontakt mit Thomas Preining hing ein Teil meines Autos herunter, das hat auch nicht geholfen. Danach war es schwieriger, hinterherzukommen. Aber wie gesagt, ich bin trotzdem sehr zufrieden.

WIE HABEN SIE DEN KONTAKT IM AUTO ERLEBT?
Ich war ziemlich überrascht. Ich war mitten in der Kurve, und plötzlich gab es die Berührung. Das war sicher ein harter, opportunistischer Move. Zum Glück wurde niemand verletzt oder hat einen zu großen Schaden am Auto erlitten. In der Fahrerbesprechung war eigentlich festgelegt worden, dass man am Einlenkpunkt auf halber Höhe sein muss. Aber jetzt wissen wir ja, dass wir in Zukunft auch so fahren können.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kurz vorm Knall: Das Feld fährt am Samstag auf die erste Kurve zu. Stefan Rupp (vorn) gewinnt beide Rennen

ADAC MOTORSPORT

DTM Classic

Ruppiger Saisonstart

Zum ersten Mal in diesem Jahr gaben sich die Tourenwagen-Legenden in der „DTM Classic“ ein Stelldichein. Doppelsieger wurde Stefan Rupp in einem 2007er Audi. Auch sonst ging es ruppig zu.

Von: **Michael Bräutigam**

Automobile Schätze noch und nöcher – beim Blick auf die Starterliste für den Auftakt der Classic-Saison bekamen eingefleischte Fans wässrige Münder und Augen. Einige illustre Namen hinter den jeweiligen Steuern sorgten für zusätzliche Vorfreude. Der dreifache DTM-Champion Klaus Ludwig stand ebenso am Start wie die ehemaligen Vizemeister Marc Hessel und Roland Asch. Zu den prominenten Namen auf der Liste zählte auch Christian Danner, der in der Mercedes C-Klasse von 1996 zu den großen Favoriten im fast 30-köpfigen Feld zählte.

Den ersten Schock gab es schon am Freitag, als der Opel Kadett von Steffan Irmler und Volker Strycek hart crashte und danach Feuer fing. Irmler zog sich eine Schulterverletzung zu und war für den Rest des Wochenendes ebenso raus wie der einzige genannte Fronttriebler.

Im Samstagsrennen blutete Aktiven und Zuschauern in Kurve eins erneut das Herz: Klaus Ludwig fuhr in seinem Mercedes 190E Evo 2 von 1992 etwas zu motiviert in die Alpha-Kehre und riss sowohl den Audi 200 von Anton Werner als auch die C-Klasse von Danner aus dem Rennen. Ludwig fuhr zunächst mit waidwundem Auto weiter, gab aber letztlich auf. Neben den drei Havaristen mussten zahlreiche weitere Teilnehmer die Segel streichen, das Feld für Sonntag schrumpfte auf 16 Autos.

Das Podium sah in beiden Rennen gleich aus: Vorne holte sich Stefan Rupp im modernsten Auto, einem Audi A4 von 2007, zwei unangefochtene Siege. Ronny Scheer kämpfte zwar mit der Hitze, fuhr mit seinem Ford Sierra Cosworth aber jeweils auf P2. Platz 3 ging zweimal an Kasper Aaskov im Ex-Engstler BMW M3 mit tic-tac-Design. Zu den Pechvögeln zählte neben Asch (DNF und DNS) auch Altfrid Heger. Der lag im Audi V8 quattro zweimal klar auf Podestkurs, fiel aber in beiden Rennen mit technischem Defekt aus. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

SPORTWART VERLETZT

Bei einer Protestaktion u. a. der „Letzten Generation“ vor dem Sonntagsrennen kam es zu einer Handgreiflichkeit zwischen drei Aktivisten und einem Sportwart, der ihnen den Zugang zur Strecke verwehren wollte. Er erlitt leichte Verletzungen und wurde in ein Krankenhaus gebracht. Auch sonst war die Aktion ein PR-Debakel: Abgesehen von einer kleinen Startverzögerung erreichten die Aktivisten nur, dass sie sich durch Gefährdung der öffentlichen Sicherheit entblödet und als gewalttätig gezeigt haben. Im Gegensatz dazu blieb es bei zwei angemeldeten Protestaktionen von Radfahrern friedlich. Aufgrund der erwarteten und unerwarteten Proteste, aber auch wegen der erwartet hohen Zuschauerzahl, war die Polizeipräsenz gegenüber den Vorjahren massiv erhöht worden.

DIE PASS(I)ON VON LUTZ

Bereits seit Zandvoort fahren diverse Teams (Schubert, Bernhard, Manthey und Toksport) mit einem ganz besonderen Aufkleber herum. Dieser zeigt das Konterfei von Lutz Passon und den Schriftzug „Our Passion“ bzw. „It’s Passion“ mit einem ausgegrauten „i“. Die Geschichte dahinter ist ebenso rührend wie traurig: Passon hat ab 2001 die Motorsportabteilung von Fahrwerksspezialist KW aufgebaut und war „Mister Motorsport“ im Unternehmen. Am 21. Juni verstarb der eigentlich kerngesunde zweifache Familienvater nur drei Tage nach seinem 57. Geburtstag plötzlich. Weil er neben riesigem Know-how auch immer viel gute Laune dabei hatte, war er im Fahrerlager sehr beliebt.

MSA

KAMPF IN VIER SERIEN

Das Team Project 1 aus Lohne tanzte am Wochenende gleich auf vier Hochzeiten. Am Norisring setzte man nicht nur den DTM-Renner von Marco Wittmann ein, sondern war auch als Ausrichter des BMW M2 Cup vor Ort. Dazu kam der Einsatz bei der WEC in Monza. Parallel unterstützte man zudem das Fourmotors-Team in der NLS. Ebenfalls einen Doppeleinsatz am Norisring hatten die DTM-Teams Landgraf, HRT und Schubert, die zusätzlich im ADAC GT Masters am Start standen.

WIEDER SPORTLICHE ÄBTE

Nach Skifahren im Winter und Strandsegeln in Zandvoort waren die Abt-Piloten Kelvin van der Linde und Ricardo Feller diesmal fußballerisch unterwegs. Die beiden „Äbte“ spannten mit den FCN-Spielerinnen Kerstin Bogenschütz und Luisa Guttenberger zusammen. Im Elfmeterschießen hatten Feller/Bogenschütz die Nase vorn.

WÜRSTCHEN VON SSR

Ohne Sportwarte würde an einem Rennwochenende gar nichts gehen. Die Frontkämpfer an der Rennstrecke sorgen dafür, dass der Betrieb läuft. Das Team SSR Performance aus München bedankte sich am Norisring bei den Marshals für ihren Einsatz mit einem Grillabend. „Die ganze Aktion kostet mich nicht mal zwei Slicks. Dann gehe ich lieber mit einem Satz weniger zum Test“, sagt SSR-Chef Stefan Schlund. 2022 gab es besagte Aktion bereits am Nürburgring.

ADAC MOTORSPORT

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Erst gedreht, dann gewonnen: William Byron erlebte in Atlanta ein Auf und Ab der Gefühle

MOTORSPORT IMAGES

William im Glück

Der Start in die zweite Saisonhälfte wurde zum Rennen gegen einen herannahenden Sturm. William Byron (Chevrolet) war zur Stelle, als das Rennen abgebrochen wurde, und holte sich mit seinem vierten Saisonsieg die Tabellenführung.

Von: **Michael Bräutigam**

Es hat so ein bisschen was von der Jungfrau, die zum Kind kommt, wie Byron zu diesem Triumph kam. Bereits in der 80. von geplanten 260 Runden drehte sich der Hendrick-Pilot und fiel zunächst aus der Führungsrunde heraus. Die erste Schützenhilfe gab es ausgerechnet von Teamkollege Kyle Larson, der nur zwölf Umläufe später einen Dreher hinlegte und die nächste Gelbphase auslöste. Byron durfte sich als „Lucky Dog" zurückrunden und war rundentechnisch wieder gleichauf.

Auf dem Intermediate-Oval, das vom Charakter aber einem Superspeedway gleicht, ging es auch in der Folge nicht ohne Zwischenfälle ab. In Runde 125 gab es sogar einen Massencrash, in den Erik Jones, Ross Chastain, Corey LaJoie, Tyler Reddick, Martin Truex Jr. und Ty Gibbs involviert waren. Der Großteil des Feldes entschied sich dabei, auf den erst rund 30 Umläufe alten Reifen der vorherigen Gelbphase zu bleiben. Nicht so jedoch Crewchief Rudy Fugle, der Byron zum Stopp an die Box rief.

Neuer Tabellenführer

Wie sich herausstellte, war das eine goldrichtige Entscheidung. Als in Runde 161 die nächste Caution folgte, drehte sich der Spieß um: Byron blieb auf seinen Reifen, der größte Teil des restlichen Feldes kam zum Service.

Byron behielt beim Restart seine gerade zugespielte Führung und lag auch noch in Front, als in der 185. Runde die roten Flaggen wegen des mittlerweile eingetroffenen Sturms geschwenkt wurden. Weil das Rennen nicht wieder gestartet wurde, war nicht nur Byron ein beinahe unerwarteter Sieger, auch dahinter tauchten einige Namen auf, die nicht so häufig in den Top 10 zu finden sind. Byron übernimmt mit seinem vierten Saisonsieg sowohl die Tabellenführung nach Punkten als auch die virtuelle Playoff-Gesamtführung.

Um den Einzug in die K.-o.-Phase wird es in diesem Jahr übrigens sehr spannend. Bisher haben nur elf Stammfahrer einen Sieg verzeichnen können, der sie für die direkte Playoff-Teilnahme qualifiziert. Aktuell wären selbst die Hendrick-Fahrer Alex Bowman und Chase Elliott nicht dabei. Ihnen hilft auf den Tabellenplätzen 22 und 23 jetzt schon fast nur noch ein Sieg, um es in die Top 16 zu schaffen. Die Liste der punktbesten Nicht-Sieger führen Harvick, Keselowski und Buescher (alle Ford) an. ■

NASCAR CUP SERIES

Atlanta/Georgia (USA)
19. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	William Byron (USA)	Chevrolet
2.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
3.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
4.	Michael McDowell (USA)	Ford
5.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	J. J. Yeley (USA)	Ford
8.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
9.	Ryan Blaney (USA)	Ford
10.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 19 von 36 Rennen

1.	Byron (Chevrolet)	628 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	607
3.	Busch (Chevrolet)	592
4.	Bell (Toyota)	591
5.	Chastain (Chevrolet)	575
6.	Hamlin (Toyota)	561
7.	Blaney (Ford)	553
8.	Larson (Chevrolet)	531
9.	Harvick (Ford)	530
10.	Logano (Ford)	518

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: KAULIG VERPASST HISTORISCHES

Kurz vor Ende eines teilweise turbulenten Atlanta-Rennens hatte das Kaulig-Team eine von Justin Haley angeführte Dreifachführung. Doch eine späte Gelbphase samt Overtime machte den Traum vom historischen Sieg zunichte. Ausgerechnet Kaulig-Fahrer Daniel Hemric schob John Hunter Nemechek beim letzten Restart an und in Führung. Der Gibbs-Pilot, der zu Beginn noch unter einem schwierig zu fahrenden Gibbs-Toyota litt, nahm den bereits dritten Saisonsieg mit Kusshand. Er ist damit nach 17 von 33 Rennen auch „Halbzeitmeister".

TRUCK SERIES: HEIM BESIEGT DAS CHAOS

Die Truck Series, die nicht in Atlanta, sondern auf dem Rundkurs in Mid-Ohio fuhr, erlebte ein äußerst chaotisches Rennen. Vor allem in der Anfangsphase auf nasser Strecke kreiselten die Autos reihenweise ins Kiesbett. Insgesamt zehn Gelbphasen sorgten dafür, dass das Rennen letztlich rund vier Stunden dauerte. Sieger über das Chaos war Corey Heim. Der Tricon-Toyota-Fahrer war schon von Pole gestartet und hatte auch im Rennen das stärkste Auto. Für den aktuellen Tabellenführer war es der zweite Saisonerfolg.

EURO SERIES: VIER RENNEN, VIER SIEGER

Bei der dritten Saisonstation in Vallelunga gab es auf dem Siegerpodest Abwechslung pur. In der zweiten Liga (EuroNASCAR 2) holten sich Alberto Naska und Paul Jouffreau ihre ersten Saisonsiege und beendeten damit die Dominanz von Vladimiros Tziortzis. In der EuroNASCAR Pro gab es in Person von Gianmarco Ercoli einen vielumjubelten Heimsieger im ersten Lauf. Rennen zwei ging an Vittorio Ghirelli und damit an einen weiteren Lokalmatador. Tobias Dauenhauer holte im Bremotion-Camaro zweimal den zehnten Platz.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supercars Australien

Endlich Ford-Triumph

17 Rennen musste die Gen3-Ära alt werden, ehe ein Ford-Pilot als Erster über den Zielstrich fuhr. Anton de Pasquale brauchte dafür aber auch ein wenig Glück.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Samstag auf dem Stadtkurs von Townsville stand ganz im Zeichen von Erebus-Chevrolet-Fahrer Will Brown. Er hatte sich die Pole-Position gesichert, verlor den Platz an der Sonne aber, als er von Markenkollege Shane van Gisbergen am ersten Bremspunkt angegriffen und weit weg geschickt wurde. Den verlorenen Boden machte er mit Speed und einer guten Strategie wieder gut, sodass er seinen vierten Saisonsieg einfahren konnte und jetzt auch Tabellenführer ist.

Am Sonntag hatte Cameron Waters den ersten Ford-Sieg auf dem Fuß. Bis zu den ersten Stopps führte er das Feld an. Im weiteren Verlauf zeigte sich jedoch, dass Ford in Sachen Renntempo trotz erneuter Anpassungen noch nicht ganz auf Augenhöhe ist.

Dass am Ende doch ein Ford-Pilot jubeln durfte, lag an einer glücklichen Fügung des Schicksals. Das DJR-Team setzte Anton de Pasquale auf eine Strategie mit einem langen ersten Stint. Kurz nachdem er deshalb die Führung übernommen hatte, kam das Safety Car heraus. Er konnte den ersten Stopp also unter Gelb absolvieren und verlor nur drei Plätze. Mit besserem Reifenmaterial behielt er auch nach dem zweiten Stopp die Führung und holte sich den ersten Saisonsieg. Schon beim Auftakt siegte zwar Ford-Pilot Cam Waters – aber erst nachher am grünen Tisch. ■

MOTORSPORT IMAGES

Mit ein bisschen Glück: Ford holte den ersten „echten" Gen3-Laufsieg

TCR Dänemark

Mike Halder gewinnt

Die dritte Saisonstation führte die TCR Dänemark ins schwedische Falkenberg. Dort feierte Mike Halder seinen ersten Audi-Sieg. Tabellenführer ist Jan Magnussen (Cupra).

Von: **Michael Bräutigam**

Im Qualifying war zunächst Business as usual angesagt. Abo-Champion Kasper Jensen holte sich die Pole-Position und unterbot dabei sogar den sechs Jahre alten Quali-Rekord für TCR-Autos aus der STCC. Entsprechend kontrolliert fuhr der Däne daraufhin zum Sieg im ersten Lauf. Unglaublich, aber wahr: Es war erst sein zweiter des Jahres.

Das Reversed Grid für Rennen 2 brachte den ersten Saisonerfolg für Mike Halder. Dessen Audi ist für die engen Strecken in Skandinavien nicht perfekt, nach schwierigem Quali fuhr er im ersten Lauf aber bis auf P8 vor, was ihm Startplatz 3 fürs Reversed Grid bescherte. Dort holte er sich gleich zu Beginn die Führung und gab sie nicht mehr ab.

Halder erster Verfolger

In Rennen 3 durfte Jan Magnussen dann jubeln. Der ehemalige F1-Pilot startete von der Pole in den letzten Lauf des Wochenendes und fuhr kontrolliert zu seinem zweiten Saisonerfolg sowie zur erneuten Tabellenführung. Erster Verfolger ist Mike Halder, der hinter Nicolai Sylvest (Cupra) erneut aufs Podest fuhr.

Für Michelle Halder (Honda) gab es ebenfalls gute Punkte: Nach P11 sowie zweimal P9 belegt sie auch P9 in der Tabelle. ■

TCR DENMARK

Das Podium von Rennen 3 (von links): Sylvest, Sieger Magnussen, Halder

NACHRICHTEN

TCR ITALY: PROZESSION HINTERM SAFETY CAR

Die italienische TCR-Serie bekam in Mugello die Schattenseite ihres Erfolgs zu spüren. Angesichts rund 40 Autos gab es zwar viel Action, dadurch bedingt aber auch viele quälend lange Runden hinter dem Safety Car. Das Chaos setzte sich auch nach den Rennen fort. Eigentlich hatte sich Aurélien Comte (Cupra) in beiden Rennen den Sieg geholt. Für den Sonntagslauf bekam der Franzose jedoch eine Fünf-Sekunden-Strafe, weil er beim Start außerhalb der Track Limits überholte. Felice Jelmini (Audi) freute sich über den geerbten Sieg. Tabellenführer bleibt Alkoa-Pilot Franco Girolami (Audi).

BTCC: INGRAM TOPPT DEN DONINGTON-TEST

Der Goodyear-Reifentest hat in der BTCC mittlerweile Tradition. Diesmal war er gleichzeitig das Comeback der BTCC auf der GP-Variante von Donington Park nach über 20 Jahren. Auf dieser Variante fährt die Serie im August auch ihre Rennen aus. Schnellster beim Test war Titelverteidiger Tom Ingram im Excelr8-Hyundai.

STCC: VERSCHIEBUNG DES ELEKTRO-NEUSTARTS

Der Start der Elektro-Ära in der STCC wird erneut verschoben. Saisonauftakt der von sechs auf drei Events verkürzten Saison soll nun Anfang September in Knutstorp sein. Danach folgen Ljungbyhed und Mantorp. Grund für die Verschiebung sind laut Organisatoren anhaltende Lieferkettenprobleme.

TCR ASIA: ERSTER CHINA-SIEG FÜR JACK YOUNG

Mehrere rote Flaggen und ein heftiger Überschlag machten die Rennen in Zhouzhou zu einem Spektakel. Zwei Sieger gab es aber auch noch: Martin Cao (Hyundai) gewann den ersten Lauf. Im zweiten Durchgang siegte erstmals Honda-Pilot Jack Young.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Frankreichs Grüne H

Vor 65 Jahren wurde in der Nähe von Clermont-Ferrand der Circuit de Charade Louis Rosier eröffnet. Er galt als kleiner Bruder der Nürburgring-Nordschleife, war aber noch trickreicher. Sogar die Formel 1 und die Motorrad-WM gastierten dort bis 1974, und noch heute existiert die Strecke in abgewandelter Form.

Von: **Imre Paulovits**

Clermont-Ferrand in der Auvergne ist nicht nur eine der ältesten Städte Frankreichs, auch der Enthusiasmus für den Motorsport hatte sich dort schon früh entwickelt. So gab es bereits 1908 Bestrebungen, die Straßen in den umliegenden Bergen zu einer Rennstrecke zusammenzufassen. Doch es sollte noch bis nach dem Zweiten Weltkrieg dauern, bis Jean Auchatraire, Präsident des Automobilklubs der Auvergne, und der einheimische Formel-1-Rennfahrer Louis Rosier ernsthaft begannen, eine Rennstrecke in den Bergen um den 1465 Meter hohen Vulkan Puy de Dôme herum zu planen. Schließlich wurde im Mai 1957 mit dem Bau einer 8,055 km langen Strecke begonnen, die gut ein Jahr später fertig war und am 25. Juli 1958 mit Autorennen für Sportwagen und Formel 2 eingeweiht wurde. 60 000 Zuschauer feierten Innes Ireland im Lotus 1100 als Sieger bei den Sportwagen und Maurice Trintignant im Cooper in der Formel 2. Rosier konnte die Verwirklichung seines Traums leider nicht mehr erleben, er starb am 7. Oktober 1956 in Montlhéry in einem Ferrari 750. Aber die Strecke und die Zielkurve wurden nach ihm benannt.

Immer wieder MV Agusta

Der anspruchsvolle Kurs aus dem Zusammenschluss bestehender Verkehrsstraßen hatte 48 Kurven, die längste Gerade war nur 590 Meter lang. 1959 wurde der französische Motorrad-WM-Lauf in drei Klassen auf dem Circuit de Charade ausgetragen. Bei den 350ern und den 500ern gewann der amtierende Weltmeister John Surtees auf der MV Agusta, bei den Seitenwagen die schweizerisch-deutsche Paarung Fritz Scheidegger/Horst Burkhardt auf BMW. Surtees konnte seine Siege auch 1960 wiederholen, und der Circuit de Charade war bis 1964 jedes Jahr Austragungsort des Frankreich-GP. Nachdem dieser 1965 nach Rouen verlegt wurde, kehrten die Motorräder 1966 in den Klassen 250 und 350 ccm sowie den Gespannen zurück, und Mike Hailwood tauchte die Berge in den schönsten Klang seiner Sechszylinder-Honda. 1967 musste er sich allerdings Bill Ivy auf der Yamaha geschlagen geben. Dann bekam Clermont-Ferrand Konkurrenz vom Circuit Bugatti in Le Mans, aber 1972 und '74 wurde noch einmal in den Bergen der Auvergne gefahren. Der letzte Motorrad-GP dort verabschiedete die besten Zweirad-Akrobaten dann mit einem epischen Rennen.

Es war der Auftakt zur Saison 1974. Giacomo Agostini hatte zu Yamaha gewechselt, Suzuki kam mit der brandneuen Square Four in die Königsklasse, und Barry Sheene konnte auf Anhieb mit Giacomo Agostini und Phil Read mithalten. Die drei Asse auf drei verschiedenen Marken zeigten so ein spektakuläres Rennen. Agostini fiel mit einem gebrochenen Kolben aus, konnte sich aber mit dem ewigen Rundenrekord für Motorräder in 3.32,4 Minuten trösten. Schließlich gewann Phil Read fünf Sekunden vor Sheene, 11,5 Sekunden vor der zweiten MV Agusta von Gianfranco Bonera und der Yamaha von Teuvo Länsivuori.

Immer schneller

Die Formel 1 kam erstmals 1965 zum Circuit de Charade. Rouen hatte in dem Jahr die Motorräder, die Berge der Auvergne die schnellsten Monoposti. Jim Clark

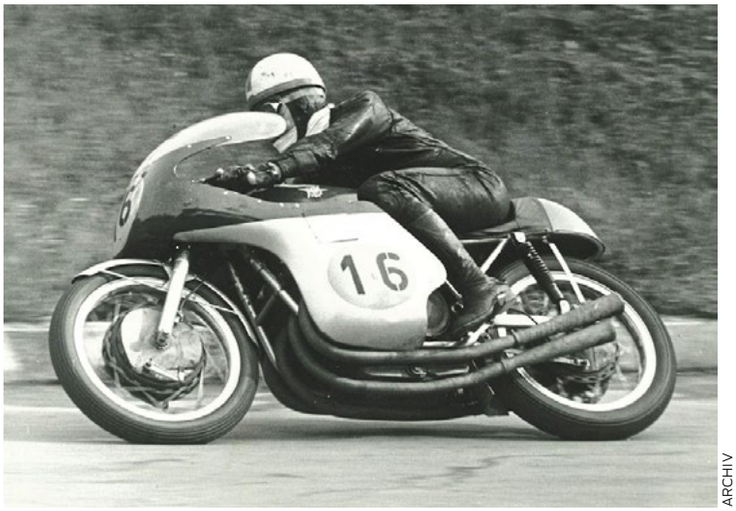
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

CIRCUIT DE CHARADE

Dramatik in den Bergen: Das erste Formel-1-Rennen in Clermont-Ferrand gewann Jim Clark (#6) im Lotus

CIRCUIT DE CHARADE

Sieger 1958: Maurice Trintignant



ARCHIV

John Surtees und MV Agusta: Erste Sieger eines 500er-WM-Laufs auf Charade

ARCHIV

Phil Read und MV Agusta: Letzte Sieger der Königsklasse in Clermont-Ferrand

WIKI COMMONS

Idylle 1969: Jacky Ickx vor Chris Amon

stellte seinen Lotus-25-Climax mit 3.18,3 auf die Pole-Position, eine halbe Sekunde vor Jackie Stewart auf BRM. Lorenzo Bandini und John Surtees folgten mit ihren Ferrari weitere 0,3 Sekunden dahinter. Im Rennen über 40 Runden fuhr Clark Stewart um 26,3 Sekunden, Surtees um 2 Minuten 33,5 Sekunden davon.

1969 kam die Formel 1 zurück, diesmal stand Jackie Stewart mit seinem Matra auf der Pole-Position und verbesserte die Zeit auf 3.00,6 min. Der Schotte gewann das Rennen auch vor seinem Markenkollegen Jean-Pierre Beltoise, der zur Freude der Franzosen Jacky Ickx im Ziel um zwei Zehntelsekunden hinter sich ließ. 1970 war dann Ickx mit dem Ferrari mit 2.58,2 min Trainingsschnellster, das Rennen gewann aber Jochen Rindt im Lotus vor Chris Amon im March und Jack Brabham in seiner Eigenkonstruktion. 1972 kam die Formel 1 noch ein letztes Mal zum Circuit de Charade. Emerson Fittipaldis Lotus schleuderte im Rennen einen Stein direkt auf den Helm von Dr. Helmut Marko, durchbrach das Visier, und der Österreicher trug eine Augenverletzung davon, die seine Karriere beendete. Jackie Stewart konnte ein weiteres Mal gewinnen, Chris Amon im Matra fuhr im Qualifying mit 2.53,4 und im Rennen mit 2.53,9 min die ewigen Rekordmarken.

Tradition fortgeführt

Wenn es in all den Jahren auch nur einen toten Autofahrer und einen toten Motorradfahrer zu beklagen gab, musste sich der Circuit de Charade immer mehr Sicherheitsvorwürfe gefallen lassen. Zudem verloren 1980 drei Streckenposten während des Renault-5-Cups ihr Leben. So fand am 18. September 1988 das letzte Rennen auf der alten Strecke statt. Da war eine verkürzte Variante mit 3,975 km bereits im Bau. 2000 wurde diese Strecke abgesperrt und in eine permanente Rennbahn umgewandelt. Die restlichen Straßen der alten Strecke können auch heute noch befahren werden und erzählen von den Legenden und den Heldentaten der weltbesten Zwei- und Vierrad-Akteure. ■

Die ursprüngliche Strecke war 8,055 km lang, die heutige permanente ist ein Teil von ihr und 3,975 km lang

ERGEBNIS 500 CCM

GP von Frankreich, 17.05.1959; 201,375 km über 25 Runden à 8,055 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	John Surtees (GB)	MV Agusta	1:40.22,0 Stunden
2.	Remo Venturi (I)	MV Agusta	+ 1.30,8 min
3.	Gary Hocking (RHO)	Norton	+ 2.16,1 min
4.	Dickie Dale (GB)	BMW	+ 2.34,2 min
5.	Terry Shepherd (GB)	Norton	+ 2.51,1 min
6.	Paddy Driver (ZA)	Norton	+3.10,9 min
	Schnellste Runde:	Surtees, 3.58,2 min (= 121,738 km/h)	

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DUCATI

DUCATI

Francesco Bagnaia in Assen: Nach dem vierten Grand-Prix-Sieg nun 35 Punkte Vorsprung an der Tabellenspitze

Weltmeister Francesco Bagnaia führt nach der ersten Saisonhälfte die WM-Tabelle erneut an. Der 26-jährige Italiener erzählt, wie er mit der Ducati GP23 so stark sein kann, und von wem er die meiste Gegenwehr erwartet.

Von: **Imre Paulovits**

Sind Sie beruhigt in die Sommerpause gegangen?
Nach dem Rennen in Assen ja, aber dieses Rennen war wirklich hart. Nach dem Start hatte ich das Gefühl, dass ich nicht die Pace habe, denn ich war langsam. Dann habe ich aber schnell gemerkt, dass wegen der Bedingungen mehr oder weniger jeder in der gleichen Situation steckt. Es war einfach sehr heiß, bei 51 Grad Asphalttemperatur war es einfach unmöglich zu pushen, und die Reifen waren ziemlich am Limit. Ich habe versucht, das Tempo von Runde zu Runde zu senken. Als ich neun Zehntelsekunden Vorsprung hatte, habe ich nur noch versucht, diesen zu kontrollieren. Ich habe begonnen, mit dem Seitengrip zu kämpfen und konnte keinen Kurvenspeed mehr aufbauen. Aber nach dem Sieg war ich wirklich glücklich und bin auf die bestmögliche Weise in die Sommerferien gegangen. Aber Assen ist ohnehin eine meiner Lieblingsstrecken. Ich freue mich jedes Jahr da hinzugehen, und es war schön, dort einen Sieg als letzte Erinnerung für die erste Saisonhälfte gehabt zu haben.

Wie wichtig war es, Brad Binder schon in der dritten Runde von der Spitze zu verdrängen?
Ich habe versucht, ihn so früh wie möglich zu überholen, denn ich hatte Angst um die Temperatur des Vorderreifens. Wenn man auf Schlagdistanz hinter jemandem herfährt, kann leicht die Temperatur steigen, und der Vorderreifen war für die Verhältnisse ohnehin etwas zu weich. Ich habe dann nach dem Manöver angefangen zu pushen, um einen Vorsprung herauszufahren. Und als ich gesehen habe, dass Marco Bezzecchi auf den zweiten Platz vorgerückt ist, hat er die Lücke gleich um drei Zehntelsekunden verkürzt. So musste ich wieder pushen, um den Vorsprung weiter kontrollieren zu können. Als ich in der letz-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Müssen auch für zweite Saisonhälfte hart arbeiten“

ten Runde gesehen habe, dass ich wieder neun Zehntel Vorsprung habe, war ich wieder ruhiger.

Wie sehr waren Sie beunruhigt, dass Marco Bezzecchi sie einholen könnte?
Ich war schon ziemlich beunruhigt, denn ich hatte keine sonderlich große Lücke, und ich hatte schon am Samstag im Sprintrennen gesehen, dass er meinen Vorsprung schnell abarbeiten konnte. Als er einmal vorbei war, konnte er vorn gleich wegfahren und innerhalb von ein oder zwei Runden einen uneinholbaren Vorsprung aufbauen. Ich war mir aber auch sicher, dass auch er Probleme mit den Reifen hatte. Es war einfach unmöglich, so zu pushen, wie wir es gern getan hätten. Am Morgen im Warm-up konnten wir bei kühleren Temperaturen leicht 1.32,5 oder 1.32,6 fahren, am Nachmittag sind die Zeiten auf über 1.33 gestiegen, und auch die waren schwierig zu halten.

Wie haben Sie es geschafft, Bezzecchi nach der Niederlage im Sprintrennen einen Tag später zu schlagen?
Sowohl am Sachsenring als auch in Assen hatten wir zwei Wochenenden, die wir in Bezug auf das Gefühl zum Motorrad nicht in der besten Weise begonnen haben. So mussten wir diese Wochenenden erst aufbauen. Der Freitag in Assen war fürchterlich, das Motorrad hat so gewackelt, wie ich es nicht für möglich gehalten hätte. Dabei hatten wir mit der gleichen Abstimmung begonnen, mit der wir letztes Jahr schließlich gefahren sind, aber das neue Motorrad verhält sich einfach anders. Auch im Sprintrennen in Assen hat mein Motorrad noch nicht überall das gemacht, was ich wollte, so musste ich mehr Schräglage fahren, um das Motorrad um die Kurven zu bekommen. Wir haben dann im Warm-up etwas ausprobiert, um dies zu kurieren, und wir haben gefunden, was uns gefehlt und mir dann geholfen hat. Das fehlende Gefühl hatten wir bereits auf dem Sachsenring, auch sogar schon in Jerez, wir haben es dann jeweils bis zum Sonntag hinbekommen. In der Lage zu sein, solche Situationen zu verbessern, ist etwas, wegen dem ich sehr glücklich mit meinem Team bin. Sie können mir geben, wonach ich frage. Wir müssen immer das Positive sehen. Wir konnten auch am letzten Wochenende vor der Sommerpause unsere Situation verbessern.

„Das fehlende Gefühl vom Freitag haben wir zuletzt bis zum Sonntag immer in den Griff bekommen, das macht uns so stark.“

Francesco Bagnaia

Was haben Sie vom Freitag auf den Samstag verbessern können?
Nach dem schweren Freitag ging es bereits im Qualifying deutlich besser, ich hatte ein viel besseres Gefühl. Ich konnte deutlich besser pushen, es war nur noch der erste Sektor, in dem ich viel Zeit verloren habe. Ich habe im Sprintrennen dann alles versucht. Und wenn es auch nicht zum Sieg gereicht hat, war ich sehr glücklich. Denn wenn man alles gegeben hat, ist man glücklich. Ich habe versucht, in den letzten beiden Runden die Lücke zu schließen, ich habe dann aber gemerkt, dass ich zu viel riskiere. Ich war völlig am Limit, und deshalb habe ich entschieden, etwas langsamer zu machen und die Lücke hinter mir zu kontrollieren. Wir mussten dann verstehen, was unser Problem in dem langsamsten Stück der Strecke war, und das hat uns am Sonntag nach vorn gebracht. Wir haben das neue Motorrad nun auch auf einer Strecke hinbekommen, wo sie erst einmal viele Runden gebraucht hat, um an ihr Optimum zu kommen. Wir haben gefunden, wo wir uns verbessern mussten, und so konnten wir schließlich den letzten entscheidenden Schritt machen.

Wo war Marco Bezzecchi am Samstag stärker?
Als er mich überholt hat, habe ich gemerkt, dass ich bereits arg am Limit bin und er einfach eine bessere Pace hat. Ich habe dann versucht, meine zu steigern, und es ist mir auch gelungen. Doch dann habe ich zum Ende hin Probleme mit den Reifen bekommen. Ich hatte Chattering von hinten, und es wurde zu gefährlich, besonders weil ich dabei in Rechtskurven immer mehr an Grip verlor. Ich war auch bereits 1,3 Sekunden hinter ihm, so hatte es keinen Sinn, und es war besser, etwas Tempo herauszunehmen. Als ich hinter ihm war, habe ich gesehen, dass er den Unterschied nicht nur an einer Stelle macht, er war in allen Kurven im ersten Streckenteil schneller. Er kam einfach besser um die Kurven. Aber ich konnte früher aufrichten. Für Sonntag haben wir dann genau diesen Unterschied wettmachen können. Aber Bezzecchi war sehr stark, er war klar der Mann, den es zu schlagen galt.

Warum hat sich Ducati gegen den Vorschlag, das erste Training am Freitag nicht nur als freies Training zu fahren, gestellt?
Ich war bei diesem Meeting nicht dabei, ich weiß nicht genau, was da gesprochen wurde. Ich hatte vorher mit Davide Tardozzi darüber gesprochen, dass es gut wäre, wenn das erste Training am Freitag nur ein freies Training wäre. Wir bräuchten dann aber auch eine andere Reifenaufteilung. Wir haben derzeit zehn Vorder- und zwölf Hinterreifen. So benutzt man in der ersten Session einen harten Reifen, den man später nie mehr verwenden wird. Man müsste über die ganze Situation reden.

In Assen gab es viele Strafen wegen Überschreitung der Streckenbegrenzung. Woran lag das?
In diesen schnellen Kurven ist es sehr schwer, die Bewegungen des Motorrades zu kontrollieren. In Kurve 8 probiert man am Kurvenausgang, so gerade wie möglich zu fahren, aber da kommt der Curb auf einen zu, und man gerät schnell auf seine andere Seite. Auch in Kurve 14, wo man im sechsten Gang bei Vollgas einbiegt, ist es sehr leicht passiert, dass man auf die grüne Fläche kommt. Ich habe in meiner ganzen Karriere nur einmal eine Strafe für Überfahren der Streckenbegrenzung bekommen, und das war in Assen.

Was machen Sie in der Sommerpause?
Diese Pause ist sicherlich für uns alle verdient. Wir müssen uns ausruhen, wir dürfen aber auch nicht vergessen zu arbeiten. Wir müssen hart daran arbeiten, den zweiten Teil dieser Meisterschaft vorzubereiten. Ich werde nicht in die Ferien fahren, aber ich habe auch das Glück, dass ich gleich am Meer wohne und so bereits da bin, wo viele Menschen in ihren Ferien hinfahren. Ich werde eine Zeit lang nichts machen, das ist manchmal das Wichtigste, um sich zu erholen. Aber die letzten Wochen werde ich wieder hart an meiner Form arbeiten. Marco Bezzecchi, Jorge Martín, aber auch Johann Zarco sind ernsthafte Konkurrenten um den Titel, und man darf auch die anderen Marken nicht unterschätzen. Besonders KTM und Aprilia sind nicht weit von uns weg. ■

Francesco Bagnaia

Geburtstag: 14. Januar 1997
Geburtsort: Turin (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2013: Moto3, FTR-Honda (-)
2014: Moto3, KTM (16.)
2015: Moto3, Mahindra (14.)
2016: Moto3, Mahindra (4.)
2017: Moto2, Kalex (5.)
2018: Moto2, Kalex (1.)
2019: MotoGP, Ducati (15.)
2020: MotoGP, Ducati (16.)
2021: MotoGP, Ducati (2.)
2022: MotoGP, Ducati (1.)
2023: MotoGP, Ducati (zzt. 1.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP

Heiße Transfergerüchte

Die Sommerpause der Motorrad-WM eignet sich bestens dazu, über die nächstjährigen Plätze der MotoGP zu verhandeln. So kursieren auch die wildesten Gerüchte um das Startfeld des nächsten Jahres.

Von: **Imre Paulovits**

MOTOGP

Álex Rins: Könnte der Austin-Sieger nach Suzuki und Honda bei Yamaha landen?

Eigentlich sah es so aus, dass sich bei Ducati nicht so viel ändern würde. Marco Bezzecchi hatte noch in Assen bekräftigt, dass er gerne bei VR46 bleiben würde, aber mit dem neuesten Werksmodell. Nun sickert aus Italien durch, dass Gigi Dall'Igna wenig Lust verspürt, die Anzahl dieser Maschinen zu erhöhen, es soll bei zwei für das Werksteam und zwei für Pramac bleiben. Und damit könnte es zu einem gewaltigen Domino-Effekt kommen. Pramac-Eigner Paolo Campinotti würde zwar gerne an seinen bisherigen beiden Fahrern Jorge Martín und Johann Zarco festhalten. Da aber Ducati die Bikes stellt und die Verträge macht, obliegt es schlussendlich den Bolognesern, wen sie auf ihre Werksmaschinen setzen. Und da Johann Zarcos Vertrag Ende dieses Jahres ausläuft, könnte der Franzose unter die Räder kommen.

In Italien wird es mittlerweile als Fakt gehandelt, dass Fabio Di Giannantonio seinen Platz bei Gresini räumen muss. Zarco könnte, wenn Dall'Igna bei seinem Vorhaben bleibt, dort Unterschlupf finden. Auf diesen Platz ist aber auch Tony Arbolino aus, und es mehren sich die Zeichen, dass Morbidelli vielleicht doch einen Markenwechsel plant. Zarco wird sogar mit einem Wechsel in die Superbike-WM in Verbindung gebracht, und zwar im Ducati-Werksteam. Was wiederum Kopfschmerzen bei den anderen Ducati-Piloten auslöst, besonders bei Michael Ruben Rinaldi und Nicolò Bulega, der aus der Supersport-WM aufsteigen möchte.

Die Plätze bei den anderen Marken sehen Gerüchten nach auch alles andere als fix aus. Hondas Formtief hat die Nerven dermaßen freigelegt, dass sich auch Teamchef Alberto Puig dazu verleiten ließ, offen heraus zu sagen, dass Honda an keinem Fahrer festhält, der nicht für die Marke fahren will. Seither wird über Marc Márquez' Verbleib spekuliert, aber auch der Platz von Álex Rins bei LCR soll wackeln. Der Austin-Sieger hat eine Klausel in seinem Vertrag, der ihn für 2024 entbindet, wenn er bei einem anderen Hersteller im Werksteam unterkommt. Und Yamaha soll großes Interesse haben. Auch Joan Mir soll nach einem Ausweg suchen. KTM hat seine Option auf Pedro Acosta gezogen, nun müssen sie einen MotoGP-Platz für ihn freimachen. ■

MotoGP

Das bislang größte Festival

Ein noch nie dagewesenes Aufgebot an aktuellen Fahrern aus der Königsklasse des Motorradsports wird sich am Wochenende beim größten Motorsport-Festival Europas auf der Bergrennstrecke vor dem Goodwood House treffen.

Von: **Imre Paulovits**

In diesem Jahr feiert das Goodwood Festival of Speed auf der Zufahrt zum Goodwood House, der Residenz von Charles Henry Gordon-Lennox, sein 30. Jubiläum. Das in West-Sussex liegende Anwesen wird dieses Jahr ein Aufgebot der Autohersteller sowie der Größen aus zwei- und vierrädrigen Top-Klassen bekommen wie noch nie zuvor. Viele der aktuellen MotoGP-Werksfahrer werden unter ihnen sein, aber auch die Legenden aus der Vergangenheit.

Aprilia wird mit drei Fahrern vertreten sein. Testfahrer Lorenzo Savadori, der zuletzt bei seinem Wildcard-Einsatz in Assen eine gute Figur gezeigt hat, fährt am Donnerstag und Freitag den Berg hinauf. Miguel Oliveira aus dem RNF-Kundenteam fährt am Samstag, Raúl Fernández am Sonntag. Von Ducati wird Testfahrer Michele Pirro am Donnerstag und Freitag fahren, am Samstag und Sonntag bietet das Bologneser Werk beide Werksfahrer, Weltmeister Francesco Bagnaia und Enea Bastianini auf. Honda wird durch das LCR-Team vertreten, wer aber genau fährt, steht noch nicht fest, da Austin-Sieger Álex Rins verletzt ist und es beim weltgrößten Hersteller auch sonst viel Reha-Arbeit zu bewältigen gibt. KTM wird am Donnerstag und Freitag Mika Kallio fahren lassen, Brad Binder fährt am Samstag und Sonntag. Bei GasGas wird Pol Espargaró am Freitag und Samstag sein Comeback geben, Augusto Fernández fährt die anderen beiden Tage. Von den Legenden früherer Tage werden Giacomo Agostini, Mick Doohan, Freddie Spencer, Wayne Gardner, Kevin Schwantz, Alex Criville, Kenny Roberts Jr., Casey Stoner und Randy Mamola ihr Stelldichein geben. Tickets und Infos gibt es unter www.goodwood.com/motorsport/festival-of-speed. ■

GOODWOOD

Festival of Speed: Neben vielen Autos dieses Jahr ein Motorrad-Spektakel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Motorrad-WM

Valencia neu asphaltiert

Der Belag des Circuit Ricardo Tormo hat schon länger Grund zu Klagen gegeben. Doch für das Finale der diesjährigen Motorrad-WM soll alles besser werden.

Von: **Imre Paulovits**

Das Finale der Motorrad-Weltmeisterschaft findet mittlerweile seit 2002, dem Jahr, in dem die MotoGP-Viertakter die 500er-Zweitakter abgelöst haben, in Valencia statt. Die als riesiges Stadion erbaute Strecke bietet auch ein unvergleichliches Ambiente. Die Fans können die Bikes von allen Tribünen aus um die gesamte Runde verfolgen. Die spanische Lebensfreude und das traditionelle Feuerwerk dieser Gegend sorgen für die richtige Rausschmiss-Stimmung am Saisonende. Doch der Belag ist mittlerweile arg in die Jahre gekommen. Schon früher war er besonders bei Regen tückisch, nun hat auch der Boden darunter nachgegeben, Schlaglöcher und Bodenwellen haben den Fahrern das Leben schwergemacht.

Letzte Woche sind die Arbeiten angelaufen, um die Strecke auch in Zukunft zur ersten Wahl für das große Finale zu machen. Topografische Messungen zeigen die Löcher und Absenkungen, wo Arbeiten am Unterbau vorgenommen werden müssen, bevor der Belag aufgetragen wird. Bis Ende August soll besonders in den Kurven 1 und 14 der Boden weit ausgehoben werden, und die Curbs sollen durch breitere ersetzt werden. Dazu wird die gesamte Wasserableitung der Strecke erneuert, um bei Regen schnelleres Abfließen und bessere Trocknung sicherzustellen. ■

MOTOGP

Valencia: Die größten Umbauarbeiten des Circuit Ricardo Tormo seit 2012

Gespann-WM

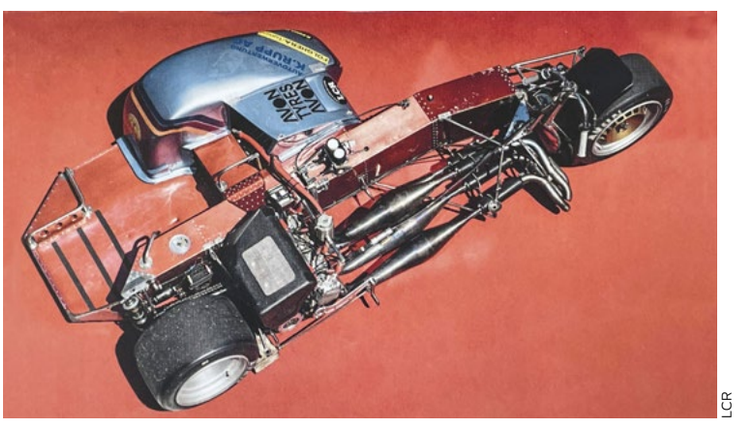
LCR-Ausstellung

Über vier Jahrzehnte produzierte der Schweizer Louis Christen Gespanne, die den WM-Titel unter sich ausmachten. Eine Ausstellung zeigt sie nun gemeinsam mit anderen Werken des 76-jährigen Rorschachers.

Von: **Imre Paulovits**

Louis Christen war einst Auto-Rennfahrer, der seine eigenen Formel-Rennwagen fertigte. So gut, dass er am 15. September 1974 den Finallauf der Formel-Super-V-Europameisterschaft vor dem späteren Formel-1-Weltmeister Keke Rosberg gewann.

Seine Firma LCR aus Rheineck, was für Louis Christen Racing steht, fertigte ab 1979 auch Gespanne, und die Zusammenarbeit mit den eidgenössischen Weltmeistern Bruno Holzer und besonders Rolf Biland führte dazu, dass sich die Alu-Monocoque-Chassis des Schweizers ein Monopol bei den Dreirädern sicherten. Aber auch in den Solo-Klassen lieferte Christen Fahrwerke, die Stefan Dörflinger zu zwei WM-Titeln verhalfen. Eine Vielzahl von Louis Christens Werken wird derzeit bis zum 3. September in der Autobau Erlebniswelt in Romanshorn gezeigt. Info: www.autobau.ch/lcr_louis_christen-racing ■



LCR

Auch das Gespann, mit dem Rolf Biland 1981 Weltmeister wurde, ist zu sehen

NACHRICHTEN

MOTOGP

Pramac-Ducati-Pilot Jorge Martín hat sich vor einer Woche in Barcelona einer Armpump-OP unterzogen. Der aktuelle Dritte der MotoGP-Tabelle möchte die Sommerpause nutzen, um in der zweiten Saisonhälfte völlig genesen noch intensiver in den WM-Kampf eingreifen zu können.

MOTOGP

Ein spätes Geschenk für Aleix Espargaró: Der aktuelle Aprilia-Werksfahrer und letztjährige MotoGP-WM-Vierte hat die Suzuki GSX-RR von den Japanern bekommen, mit der er 2016 für die Marke aus Hamamatsu gefahren ist. „Es ist unglaublich, wie grazil dieses Motorrad war", freute sich Espargaró über seinen alten Renner.

MOTOGP

Fans, aufgepasst! Marc Márquez verlost für den Barcelona-GP am ersten September-Wochenende über Airbnb eine Übernachtung im Motorhome seines Teams, das gleich neben seiner eigenen luxuriösen Mobilbehausung stehen wird. Dort werden auch die Memorabilien des achtfachen Weltmeisters zu sehen sein. Dazu bekommt der Gewinner auch einen VIP-Pass fürs Wochenende sowie eine geführte Tour durch das Fahrerlager und die Boxen. Gebucht werden kann ab dem 19. Juli um 19 Uhr unter: www.airbnb.ch/rooms/810133857682990747?locale=de&_set_bev_on_new_domain=1688995195_ZDFjMzZmOWVmMjE3 &source _impression_id=p3_1688995197_Dz8f8jDg3udmeSba

MOTORRAD-WM

Die Dorna hat sich mit der Veranstaltungsgruppe NSN (Never say Never) zusammengetan und wird ab Barcelona dieses Jahres die Grands Prix mit Musik-Veranstaltungen zusammenbringen. So sollen vor allem jüngere Fans doppelt auf ihre Kosten kommen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zu viel des Guten

Vor 30 Jahren wollte Bimota mit einer bahnbrechenden V2 mit Benzineinspritzung und Radnabenlenkung die 500er-Klasse revolutionieren. Doch die kleine rimineser Schmiede bekam die vielen technischen Neuheiten nicht in den Griff und es blieb bei wenigen Einsätzen in der Italienischen Meisterschaft.

Von: **Imre Paulovits**

Die italienische Edelschmiede Bimota war seit ihrer Gründung 1973 durch Motorsport-Erfolge bekannt. Als Höhepunkt gewann Jon Ekerold 1980 den 350er-WM-Titel mit einer Bimota-Yamaha, und 1987 wurde Virginio Ferrari mit der Bimota YB4 TT-F1-Weltmeister. 1988 kam die Einspritz-Variante für die Superbike-WM, doch ihre Elektronik wurde zum Sargnagel. Davide Tardozzi verlor den Titel, weil er beim Finale in Manfield wegen einer offen gebliebenen Drosselklappe stürzte. Technikchef Federico Martini verließ Bimota und ging zu Gilera, und Pierluigi Marconi, der bereits als Student bei Bimota gearbeitet hatte und an einer Diplomarbeit über ein radnabengesteuertes Motorrad arbeitete, wurde technischer Leiter.

Tesi (was italienisch auch für Diplomarbeit steht) entwickelte Marconi bis 1990 mit Ducati-Motor zu Serienreife. Er verlegte auch den Renneinsatz ganz auf dieses Motorrad, und im Sommer 1990 erzählte er mir während der italienischen Superbike-Meisterschaft in Misano von seinen hochgestochenen Zukunftsplänen: „Wir werden einen 500er-V2 bauen, einen Zweitakter mit Direkteinspritzung und geschlossenem Ölkreislauf im Tesi-Fahrwerk." Es sollten danach aber drei Jahre vergehen, bis dieses Motorrad tatsächlich auf einer Rennstrecke auftauchte. Und es kam genau so, wie es die nüchternen Techniker erwartet hatten: Sie betrat einfach in zu vielen Bereichen technisches Neuland, als dass ein so kleines Werk sie in den Griff bekommen hätte. So verschwand sie nach einigen hoffnungslosen Versuchen in der italienischen Meisterschaft noch im gleichen Jahr wieder in der Versenkung.

Vielversprechende Basis

Der Motor, der Bimota zu diesem Experiment verleitet hatte, war das geistige Kind von Aroldo Trivelli, dem Eigentümer von TAU Motori, und dem italienischen Journalisten Bruno de Prato. De Prato sah 1988, dass die 500er-Vierzylinder für die Privatfahrer immer schwerer zu beherrschen und dazu exorbitant teuer waren und sah die Lösung in einem Zweizylinder. Trivelli hatte sich einen Namen mit Zweitaktern im Offroadsport gemacht und ihm gefiel die Idee, zwei 250er-Motocross-Zylinder zu einem V2 mit zwei gegenläufigen Kurbelwellen zusammenzufassen. Die Leistungsvorgabe von 120 PS schaffte sein Versuchsmotor gleich in seiner ersten Variante.

Als die Bimota-Manager von dem Motor hörten, suchten sie Trivelli auf und einigten sich mit ihm darauf, dass sie die Entwicklung finanzieren würden, die von TAU Motori gelie-

MOTOTECNICA

Bimota Tesi 500: Enge Vewandtschaft zur Straßen-Tesi 1d mit Ducati-Motor – aber alles viel graziler

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Die Tesi in der MotoGP würde viel Budget und die völlige Umstellung des Fahrstils benötigen."

Pierluigi Marconi

ferten Motoren dafür als Bimota gebrandet nur über die Rimineser vertrieben werden dürfen. Die Idee dahinter war, neben Production Racern auch eine Straßenvariante aufzulegen, bei der Bimota erstmals eigene Motoren verwenden würde. Aus Japan und Italien gab es zu dieser Zeit einige erfolgreiche Hochleistungs-Zweitakter für die Straße, mit Direkteinspritzung und geschlossenem Ölkreislauf sollte die Bimota die Konkurrenz gleich mit einem zukunftsträchtigen Konzept schlagen. So wurden Kurbelwelle und Pleuel hohlgebohrt, es war sogar vorgesehen, mit Öl durch den Kolbenbolzen die Lauffläche zu schmieren und den zweitakttypischen Ölverlust auf ein Minimum zu reduzieren. Eine Direkteinspritzung sollte die Frischgas-Verluste durch den Auslass und damit die Emissions-Probleme lösen.

Doch in der Praxis erwies sich all dies als problematisch. Die Hochdruck-Einspritzdüsen für die Direkteinspritzung, mit denen die australische Firma Orbital an Zweitakt-Motoren experimentiert hatte, erwiesen sich als ungeeignet für einen solchen Hochleistungs-Zweitakter, und die Dichtringe für den Ölkreislauf an der Kurbelwelle machten Probleme. Dazu geriet TAU Motori im Offroad-Sektor in finanzielle Schieflage. Trivelli versah den Rennmotor mir konventioneller Technik und 41,5 mm Flachschieber-Vergasern, doch nach den Problemen in dem Tesi-Fahrwerk verloren die Bimota-Mannen schnell die Lust am Rennfahren und wollten nur noch die Straßen-Version voranbringen, mit deren Motoren-Entwicklung sie Franco Morini Motori beauftragten.

Das Serien-Desaster

Francesco Tognon übernahm damals die Geschäftsführung bei Bimota und Francesco Medici die technische Leitung. Er konstruierte für die Serien-Variante ein konventionelles Fahrwerk, Massimo Tamburinis ehemaliger Mitarbeiter Sergio Robbiano, der auch an der Ducati 916 mitgearbeitet hatte, kleidete sie elegant ein. So ging die Vdue 1997 in Produktion. Der Motor wurde mit einer aufwendigen Benzineinspritzung versehen, bei der vier Saugrohre mit 30/34 mm Durchmesser vor den beiden Membrankörpern saßen und weitere Einspritzdüsen im Zylinderkopf platziert wurden. Eine Trockenkupplung und ein Sechsgang-Kassettengetriebe übertrugen die 110 PS. Doch eine inhomogene Leistungsentfaltung, Ölundichtigkeit und Kolbenklemmer verdarben den Fahrspaß, viele Besitzer gaben ihr Motorrad zurück. Bimota war gezwungen, die Evolutione mit Dellorto-Vergasern zu versehen, mit denen sie aber an den Abgasvorschriften vieler Märkte scheiterten. Seither ist die Vdue zwar ein begehrtes Sammlerobjekt geworden, doch das Zweitakt-Experiment führte Bimota 2000 in den Bankrott, dem 2003 ein Neubeginn unter neuen Besitzern folgte. Heute gehört Bimota Kawasaki, und Pierluigi Marconi ist wieder technischer Leiter. Neulich wurde er gefragt, ob er sich bei diesem Hintergrund vorstellen könne, mit der Tesi, die er seither in vielen Schritten weiterentwickelt hat, in die MotoGP einzusteigen. Um 30 Jahre erfahrener und reifer geworden, lautete seine Antwort: „In der MotoGP folgen alle dem, der vorne ist. Um eine gänzlich andere Technologie einzuführen, bedürfte es eines immensen finanziellen und technischen Aufwands. Dazu müssten Fahrer bereit sein, einen ganz anderen Fahrstil zu einwickeln, um ihre Stärken zu nutzen." ■

MOTOTECNICA

Die Tesi 500 erlebte nur wenige Einsätze in der italienischen Meisterschaft

MOTOTECNICA

Unter der Verkleidung findet sich viel unkonventionelle Technik

BIMOTA

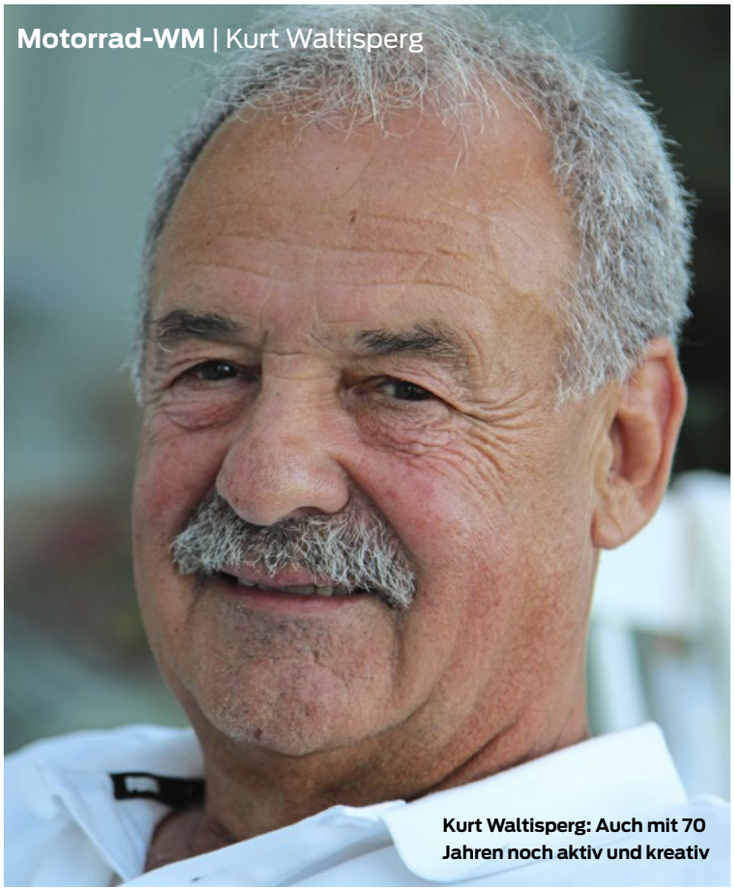
Trotz Bankrotts: Die Bimota 500 Vdue ist heute ein begehrtes Sammlerobjekt

TECHNISCHE DATEN

Bimota Tesi 500 (1993)

Motor	Wassergekühlter V-Zweizylinder-Zweitakter, Einlass membrangesteuert
Bohrung x Hub	72 x 61,25 mm
Hubraum	498,7 ccm
Leistung	120 PS bei 10 500/min
Leergewicht	125 kg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



PAULOVITS

Kurt Waltisperg: Auch mit 70 Jahren noch aktiv und kreativ

Der beste Beifahrer

Kurt Waltisperg war die sichere Bank für Rolf Biland in dessen Gespann. Er gewann sechs seiner sieben WM-Titel und 73 seiner 81 WM-Siege mit ihm. Am 12. Juli wurde der erfolgreichste Beifahrer der Geschichte 70 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Sie waren wie Feuer und Wasser: der drahtige, immer in Bewegung währende Rolf Biland und der ruhige Kurt Waltisperg. Doch sie ergänzten sich perfekt: Es gab kein anderes Gespann-Duo, das über so lange Zeit zusammenblieb und so viele WM-Läufe gewann. So sagt Rolf Biland heute noch: „Kurt war mein bester Beifahrer“, und dieser erwidert: „Rolf war mein bester Chauffeur.“

Kurt Waltisperg begann bei Thomas Müller in der Schweizer Meisterschaft, mit ihm wurde er 1977 und ’78 Berg-Europameister und fuhr 1978 seinen ersten Grand Prix auf der Nürburgring-Nordschleife. Der zwei Jahre ältere Rolf Biland war mit seinen Beifahrern Freddy Freiburghaus und Kenny Williams damals bereits eine feste Größe in der WM und wurde 1978 Weltmeister. „1978 waren wir auf einer Ausstellung“, erinnert sich Kurt Waltisperg. „Er sagte zu mir, dass Kenny Williams zwar ein guter Passagier sei, aber die englische und die Schweizer Mentalität sich doch unterscheiden und mit einem reinen Schweizer Team die Chancen wohl besser stünden, in der Schweiz Geld zu finden. So haben wir uns zusammengetan und sind 1979 gleich Weltmeister geworden. Für mich war es ein Traum: Ich konnte mein Hobby zum Beruf machen.“

Der ewige Tüftler

Während Biland sich ganz auf den Sport konzentrierte, baute sich sein Beifahrer auch ein zweites Standbein auf: „Ich habe Helme importiert und mein Geschäft aufgebaut. Rolf war ein absoluter Tüftler, er wollte immer mehr. Er hat mit Louis Christen, der ein absolutes Genie im Fahrwerksbau war, einen Gleichgesinnten gefunden, sie haben die Gespann-Technik immer weiter vorangetrieben. Dann hat Rolf mit Krauser die Entwicklung eines Motors aufgenommen. Das war zunächst eine Yamaha OW-31-Kopie gewesen, aber mit verstärktem Gehäuse und vielen Verbesserungen. Der Krauser war der Seitenwagen-Papa für uns, er hat unheimlich viel finanziert, und Harald Bartol war unser Motorenmann. Es gab zunächst viele Kinderkrankheiten, aber schließlich hat es funktioniert, und wir wurden wieder Weltmeister.“

Biland dachte aber weiter und spannte mit Urs Wenger von Swissauto zusammen. „Der hatte als Ingenieur viele Ideen, aber immer, wenn du mehr willst, musst du erst die Kinderkrankheiten beseitigen. Aber das war halt typisch Rolf. Viele sagen, dass, wenn er weniger getüftelt hätte, vielleicht vier Weltmeistertitel mehr drin gewesen wären. Aber wenn er nicht getüftelt hätte, wären wir vielleicht nie Weltmeister geworden. Die Seitenwagen-Klasse war deshalb so interessant, weil er in diesem Sport so viel bewegt hat.“ So viel, dass er schließlich 1988 in Jerez seinen Traum verwirklichen konnte und schneller war als die 500er-Solo-Piloten. Während Eddie Lawson für die Pole-Position 1.50,120 fuhr, schafften Biland/Waltisperg mit der LCR-Krauser 1.49,370!

ARCHIV

Rolf Biland/Kurt Waltisperg: Die erfolgreichste Paarung der Gespann-Geschichte

Noch immer aktiv

„Es war eine schöne Zeit. Damals war das ganze Gespann-Fahrerlager zusammen, und jeder hat jedem geholfen. Auf der Strecke haben wir uns nichts geschenkt, aber wenn jemand etwas brauchte, dann packten alle mit an“, erinnert sich Waltisperg. Nachdem sie sich zurückgezogen hatten, konzentrierte er sich auf sein Geschäftsleben. Noch heute organisiert er Veranstaltungen in seinem Event-Center und auf Gokart-Bahnen, zieht mobile Gokart-Bahnen auf und arrangiert Quad-Touren. „Man muss immer etwas tun, sonst wird man faul und alt“, schmunzelt er. „Im Event-Bereich wollen die Leute immer verrücktere Sachen haben, und das macht Spaß.“ Mit Rolf Biland verbindet ihn auch heute noch eine Freundschaft, und die beiden erhalten regelmäßig Einladungen zu Oldtimer-Events.

Herzlichen Glückwunsch zum 70., Kurt Waltisperg! ■

Kurt Waltisperg

Geburtstag: 12. Juli 1953
Geburtsort: Luzern (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE

1978:	Sidecar, TTM-Yamaha (27.)
1979:	Sidecar, Schmid-Yamaha (1.)
1980:	Sidecar, LCR-Yamaha (2.)
1981:	Sidecar, LCR-Yamaha (1.)
1982:	Sidecar, LCR-Yamaha (2.)
1983:	Sidecar, LCR-Yamaha (1.)
1984:	Sidecar, LCR-Yamaha (4.)
1985:	Sidecar, LCR-Yamaha (3.)
1986:	Sidecar, LCR-Krauser (8.)
1987:	Sidecar, LCR-Krauser (3.)
1988:	Sidecar, LCR-Krauser (2.)
1989:	Sidecar, LCR-Krauser (4.)
1990:	Sidecar, LCR-Krauser (4.)
1991:	Sidecar, LCR-Krauser (2.)
1992:	Sidecar, LCR-Krauser (1.)
1993:	Sidecar, LCR-Krauser (1.)
1994:	Sidecar, LCR-Swissauto (1.)
1995:	Sidecar, LCR-Swissauto (2.)
1996:	Sidecar, LCR-Swissauto (2.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Motoamerica

Zwei Siege, ein Nuller

Durchwachsenes Wochenende für BMW-Pilot Cameron Beaubier beim US-Meisterschaftslauf in Laguna Seca: Einmal konnte er nicht starten, dafür gewann er zwei Rennen.

Von: **Imre Paulovits**

Das Wochenende beim ersten Triple-Header der Saison in der US-Superbike-Meisterschaft im kalifornischen Laguna Seca begann für den aus der Moto2 in die US-Szene zurückgekehrten Cameron Beaubier vielversprechend. Der BMW-Pilot konnte sich mit einem Zehntel vor dem Titelverteidiger, Yamaha-Pilot Jake Gagne, die Pole-Position sichern.

Doch dann ging alles schief. Den Start des ersten Rennens erwischte der zweite Yamaha-Werkspilot Cameron Peterson, doch er flog gleich in der zweiten Kurve mit einem Highsider ab. Beaubier konnte ihm nicht ausweichen, und die BMW wurde so zerstört, dass Beaubier es nicht zum Restart schaffte.

So wurde das Rennen zur Beute von Gagne, der vom Start bis zum Ziel führte und vor dem zweiten BMW-Piloten PJ Jacobsen gewann, der Josh Herrins Ducati in der letzten Runde noch abfing. Das zweite Rennen ging dann an Beaubier vor Gagne und Herrin, das dritte an Beaubier vor Herrin und Gagne. In der Meisterschaft führt Titelverteidiger Gagne mit 217 Punkten, sein Vorsprung auf Beaubier (183 Punkte) beträgt beruhigende 34 Punkte. Herrin liegt weitere fünf Punkte zurück. Acht Rennen sind noch zu fahren, als nächstes folgen zwei Läufe in drei Wochen auf der ehemaligen WM-Strecke von Brainerd/Minnesota. ■

MOTOAMERICA

Cameron Beaubier: Der BMW-Pilot hat nach den Siegen gute Titelchancen

BSB

Bridewell: Drei Siege

Das Wochenende der British Superbike in Snetterton wurde zum totalen Beutezug von Ducati-Pilot Tommy Bridewell: Mit drei Siegen baute er seine Tabellenführung vor seinem Teamkollegen Glenn Irwin weit aus.

Von: **Imre Paulovits**

Was Ducati derzeit in der MotoGP und der Superbike-WM vorexerziert, hat auch in der British Superbike Einzug gehalten, obwohl die Panigale V4 R dort ohne elektronische Fahrhilfen gefahren werden muss. Doch Tommy Bridewell und Glenn Irwin haben fünf der letzten sechs Rennen gewonnen und beginnen sich nun auch an der Spitze der Meisterschaft abzusetzen.

In Snetterton gewann Bridewell alle drei Rennen, wenngleich sein Teamkollege im letzten auch bis auf drei Hundertstel Sekunden herankam. Nach fünf von elf Wochenenden führt Bridewell die Tabelle mit 217 Punkten vor seinem Teamkollegen Irwin (192) und der Yamaha-Speerspitze Kyle Ryde (171). Da in der BSB die Finalrennen anders zählen, kann sich der Stand auch wieder völlig umdrehen. Aber zumindest ist die Konkurrenz schon mal vor den Bologneser Geschossen und deren Fahrern gewarnt. ■

BSB

Tommy Bridewell: Mehr gewinnen geht an einem Wochenende nicht

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

BMW-Werkspilot Tom Sykes konnte nach seinem Sturz im zweiten Rennen in Donington nach einer Woche das Krankenhaus verlassen. Der Brustkorb des 37-Jährigen ist aber an 13 Stellen gebrochen, es wird eine ganze Weile dauern, bis er wieder fit ist. Aber er arbeitet bereits an seinem Comeback.

IDM SUPERBIKE

Vor genau einem Jahrzehnt sicherte sich Markus Reiterberger im zarten Alter von 19 Jahren seinen ersten Meisterschaftstitel in der IDM Superbike und machte damit seine erste IDM-Saison zu einem vollen Erfolg. Danach war der Bayer in insgesamt sechs Saisons ein fester Bestandteil der Rennserie. Aktuell tritt er erfolgreich in der Endurance-WM und in der Asia Road Racing Championship an. Aber wie plant er seine Zukunft? „Ich habe noch keine konkreten Pläne für 2024“, so Reiterberger. „Der Langstrecke werde ich sicher treu bleiben, und ich würde auch irgendwo gern wieder Sprintrennen fahren, aber geplant ist aktuell nichts. Ich werde nächstes Jahr 30 und muss schauen, was noch so geht. Auf alle Fälle bin ich sehr motiviert, was noch auf mich zukommt.“

IDM SUPERSPORT

Weil es kurz vor dem Saisonbeginn wegen Umstrukturierungen im Team zu keiner permanenten Einschreibung des privaten LJ Racing Teams auf MV Agusta kam, ist die italienische Motorradmarke in der IDM bisher nicht vertreten. Das soll sich bald ändern. Es soll zwei Gastauftritte geben. Fahrer ist der 18-jährige Till Belczykowski aus Duisburg. Seine Gaststarts sind bei den IDM-Rennen in Assen im August und beim großen Hockenheim-Finale im September geplant. Über ein komplettes nächstes Jahr als Fahrer sei laut Belczykowski auch bereits gesprochen worden.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

US-Motocross

Aussie ohne Gegner

Rookie Jett Lawrence (Honda) hat alle zwölf Läufe der amerikanischen Pro Motocross Championship gewonnen. Der Aussie ist der Konkurrenz haushoch überlegen, andererseits ist die Decke der ernsthaften Gegner in dieser Saison so dünn wie selten zuvor.

Von: **Thomas Schiffner**

Masse ist in den Rennen der US-Nationals-Serie vorhanden: Neben den Amerikanern tummeln sich bei den Rennen in der 450er-Klasse Piloten aus Estland, Großbritannien, Venezuela, Frankreich, Schweden und der Sachse Dominique Thury. Andererseits fehlen fast alle Zugpferde: Ken Roczen fuhr lediglich in Mount Morris als Vorbereitung auf seinen SX-WM-Start in Birmingham. Yamaha-Star Eli Tomac ist immer noch von seiner SX-Verletzung im Mai außer Gefecht. Justin Barcia brach sich in Nashville ein Schlüsselbein, Jason Anderson fährt nach seinem Halswirbelbruch erst seit zwei Rennen wieder. SX-Meister Chase Sexton konnte nach einer Trainingsverletzung erst in Rennen 5 zurückkehren.

Nun kam die nächste „Bombe“: Cooper Webb und KTM trennen sich nach fünf Jahren sofort im Einvernehmen. Webb hatte sich im Training verletzt und konnte vorletzte Woche in Red Bud nicht antreten. Nun die Trennung. Es wird spekuliert, dass der zweifache SX-Champion ins Star Racing Yamaha Team wechselt, weil Dylan Ferrandis Abwanderungsgedanken hegt. Oder Webb steigt in die Supercross-WM ein. Nur eines scheint sicher: Jett Lawrence wird weiter gewinnen. ■

HRC

Wie stark ist Jett Lawrence, wie schwach sind die Gegner?

Langbahn-Weltmeisterschaft

Jung gegen Alt

Morgen (Donnerstag) hat die Langbahn-WM in Marmande Halbzeit. Erholt sich die schwächelnde Bahnsport-Disziplin? Mit alten oder jungen Siegern?

Von: **Thomas Schiffner**

Die Zeiten, als Deutschland elf von 18 WM-Finalisten und regelmäßig den Weltmeister stellte, sind fast vergessen. Am 13. Juli, beim dritten GP-Lauf in Südfrankreich, stellt die ruhmreichste Langbahn-Nation drei der 15 Starter: Martin Smolinski (2.), Lukas Fienhage (5.) und Stephan Katt (14.). Max Dilger muss wegen seiner Verletzung weiter pausieren. Jüngst erlebt die Langbahn wieder einen Aufwärtstrend: Mit Zach Wajtknecht (25 Jahre), Lukas Fienhage (23), Gaetan Stella (19), Romano Hummel (24), Mika Mejer (22) hat die WM eine Fraktion von „jungen Wilden“. Doch um den Titel kämpfen neben Wajtknecht weiterhin Josef Franc (44), Martin Smolinski (38) und Chris Harris (40). Noch dazu werden Franc, evt. Hummel Rücktrittsabsichten nachgesagt.

Für frischen Wind könnte 2024 der Vizeweltmeister von 2017, Michael Härtel (25), sorgen. Doch der vor 18 Tagen in La Réole für 2024 qualifizierte Bayer war ausgerechnet beim Finallauf dieses Rennens schwer gestürzt und ist noch nicht wieder fit. ■

VELDHUIZEN

Michael Härtel: Ein Titelkandidat für 2024?

NACHRICHTEN

GRASBAHN-REVIVAL IN NANDLSTADT

Nach fünf Jahren fand letzten Samstag endlich wieder ein Grasbahnrennen in Nandlstadt (Hallertau) statt. In einem Teamrennen besiegte der BBM München das Team MSC Wolnzach mit 65:55. Beste Fahrer waren Hynek Stichauer (19 Punkte), Rene van Weele (15) und Julian Bielmaier (14). Den Josef-Angermüller-Pokal gewann der Finne Tero Aarnio vor Stichauer und Henri Ahlbom.

LAWRENCE SIEGT WEITER

Elfter und zwölfter Lauf der US-Nationals in der 450er-Klasse beim Southwick National in Montana und die Siege Nummer 11 und 12 für den Australier Jett Lawrence. Der HRC-Pilot dominierte auf der tiefen Sandstrecke alle Gegner klar und gewann beide Läufe vor dem wieder genesenen Chase Sexton (Honda) und dem Franzosen Dylan Ferrandis (Yamaha). Der Schneeberger Dominique Thury (Yamaha) wurde 28. In der Meisterschaft hat Lawrence (300 Punkte) schon satte 67 Zähler Vorsprung auf Ferrandis (233), Dritter ist KTM-Pilot Aaron Plessinger (210). Mit den Plätzen 1 und 3 holte MX2-Weltmeister Tom Vialle (KTM) in der 250er-Klasse seinen ersten Sieg in den USA. In der Meisterschaft führt Haiden Deegan (Yamaha) mit 218 Punkten vor Jetts Bruder Hunter Lawrence (Honda, 213 Punkte).

RUDI BAUER SIEGLOS WEITER SPITZE

Obwohl Rudi Bauer beim vierten Lauf zur österreichischen Supermoto-Meisterschaft in Greinbach sieglos blieb, baute er die Führung in der ÖM aus. Lukas Höllbacher und Andreas Buschberger holten sich zweimal die ersten Plätze, Bauer wurde zweimal Dritter und führt mit 32 Punkten Vorsprung vor dem Deutschen Thomas Hiebl (5/5) sowie Kevin Maurer und Andreas Buschberger.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SHOTBYBAVO

SHOTBYBAVO

Noch nicht bei 100 Prozent: Tim Gajser will am Wochenende in Tschechien wieder fliegen

Im Februar stürzte der 26-jährige Slowene Tim Gajser mitten in der Vorbereitung auf die neue Saison schwer in Arco und brach sich den Oberschenkel. Ein Schock für „TG 243“ und sein HRC-Honda-Team. Schließlich wurde der fünfmalige Weltmeister als hoher Favorit für den Titel 2023 gehandelt. Mittlerweile ist viel Wasser die Drau nahe Maribor, der Heimat von Tim Gajser, heruntergeflossen, und für den Multichampion steht die Rückkehr in das WM-Geschehen im tschechischen Loket kurz bevor.

Von: **Frank Quatember**

Sind Sie nervös vor Ihrem Comeback in Loket, Ihr erster WM-Lauf seit langer Zeit?
Nein, eigentlich bin ich nicht sehr nervös, ich würde es eher positiv aufgeregt nennen, weil ich zum ersten Mal wieder am Gatter stehe. Ich bin zwar im Winter die zwei nationalen Rennen in Italien gefahren, aber Loket wird mein erster WM-Lauf nach fast einem Jahr. Mein letzter GP war Anfang September in der Türkei, glaube ich. Unfassbar, wie lange das her ist.

Während der langen Rehabilitation haben Sie ein hartes Programm absolviert. Wer hat Ihnen dabei geholfen?
Seit dem Winter 2018, also der Vorbereitung auf die Saison 2019, arbeite ich zusammen mit Bostjan und dem FIT Renko Team. Er ist ein großartiger Typ, und wir kennen uns schon seit der Kindheit. Bostjan ist ein Nachbar meines Onkels und besitzt ein Fitnessstudio direkt am Haus. Als Kind habe ich oft die Ferien bei meinem Onkel verbracht, er kam uns immer besuchen. Und ich habe häufig in dem Studio gespielt. Als ich später begann, die 125er-Europameisterschaften zu fahren, war ich ab und zu zum Training in seinem Studio und begann mit ihm zu arbeiten. Das war zu der Zeit nicht so ernsthaft. Richtig intensiv wurde die Zusammenarbeit wie gesagt Ende 2018. Wir haben uns zusammen-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich habe gewonnen, weil ich wieder am Start bin“

gesetzt, und seine Vorstellungen haben mir gefallen. Er stellte jede Saison ein exakt auf mich geschnittenes Programm zusammen. Er ist für mich nicht nur Trainer, sondern auch ein echter Freund.

Was macht das Training mit Ihrem Coach besonders?
Das Training ist immer richtig hart, aber es macht auch Spaß. Bostjan und ich kennen uns lange und wissen, wie der andere tickt. Und er weiß, wie er mich motivieren kann und Anreize setzt, damit das Training nicht stupide oder langweilig wird. Bostjan hat großen Anteil an meinem Erfolg in den letzten vier Jahren. Zu Beginn meiner Rehabilitation nach dem Sturz haben wir viel mit den Beinen gearbeitet. Als das immer besser funktionierte, sind wir Stück für Stück zu Übungen für den restlichen Körper übergegangen, je nachdem wie ich mich gefühlt habe. Im letzten Monat haben wir die Belastung erhöht bis fast auf normal, immerhin hatte ich eine Menge Muskelmasse verloren. Vor allem im Bein, das ich natürlich monatelang nicht belasten konnte. Ich bin in dem Bereich noch lange nicht wieder der Alte, das wird noch einige Zeit dauern.

Zurück zum Sturz in Italien. War der Sturz vermeidbar?
Ich denke ehrlich gesagt oft über den Crash nach. Was ich hätte anders machen können. Aber andererseits möchte ich solche Gedanken nicht überhandnehmen lassen, ich kann es schließlich nicht mehr ändern. Natürlich versuche ich zu lernen, um denselben Fehler nicht wieder zu machen. Hundertprozentig war es jedenfalls mein Fehler. Zu Beginn des Laufs habe ich wohl zu hart gepusht, nachdem mein Start nicht der beste war. Zwei kleine Wellen kurz hintereinander haben mich durchgeschüttelt, ich hatte sie nicht gesehen. Ich verlor den Kontakt zu den Fußrasten und die Balance auf dem Motorrad – der Rest war einfach nur sehr unglücklich.

Wie ging es nach dem Sturz weiter?
Es war sofort klar, dass operiert wird. Am Montagmorgen nach dem Rennen in Italien um 7 Uhr lag ich auf dem OP-Tisch, ein italienischer Arzt im Santa-Chiara-Krankenhaus in Trentino war der Chirurg, und das war ein großer Glücksfall. Jeder andere Doktor, zu dem ich später kam, bestätigte mir, dass dieser Italiener einen Top-Job gemacht hat. Vielen Dank dafür, leider weiß ich seinen Namen nicht. Nach vier oder fünf Tagen wurde ich nach Slowenien gebracht zu Dr. Kranjc in Maribor, der sozusagen mein Hausarzt in Sachen Verletzungen ist. An ihn auch mein Dank und natürlich an all die Physiotherapeuten, vor allem Filippo vom HRC-Honda-Team.

„Ich habe mir eingehämmert: Ruhig bleiben und immer auf die Ärzte hören. Ich bin froh, dass es vorbei ist.“

Tim Gajser, MXGP-Weltmeister

Wie groß war der Schock, als Sie begriffen, dass die Saison gelaufen und der sechste WM-Titel verloren ist?
Zuerst habe ich gar nicht realisiert, wie ernst die Sache war, also die Verletzung. Ich dachte, okay, bald sitzt du wieder auf dem Bike. Klar, ein paar GP verpasst man, aber nicht zwei Drittel der Saison. Als ich realisierte, wie schwer die Verletzung war, beschloss ich, es richtig ausheilen zu lassen und nur nicht zu früh wieder Rennen zu fahren. Das habe ich mir eingehämmert: Ruhig bleiben und immer auf die Ärzte hören. Der Knochen muss wieder richtig zusammenwachsen, denn im Motocross sind wir enormen Belastungen ausgesetzt. Trotz allem, war es eine sehr harte Zeit für mich, ich bin froh, dass es vorbei ist.

Wie waren die Reaktionen der Fans in Slowenien und weltweit?
Das war unfassbar, wie viele Menschen sich gemeldet haben, um mir eine schnelle und vollständige Genesung zu wünschen. Ich konnte nicht alles beantworten, aber es hat mich berührt und sehr glücklich gemacht, dass in einer schweren Zeit so viele hinter mir stehen. Es ist egal, ob ich gewinne oder eine schwere Zeit habe, diese Fans sind immer für mich da und unterstützen mich.

Werden wir in Loket einen vorsichtigen Tim Gajser sehen, oder geht es für Sie bereits wieder um den Sieg?
Ich will ehrlich sein. Ich fühle mich okay auf dem Motorrad, aber ich bin so lange kein Rennen mehr gefahren, und das ist nun mal was anderes als Training auf deinem Track. Ich bin gut drauf, nicht bei 100 Prozent, aber für mich habe ich schon gewonnen, weil ich wieder am Start bin. Ich freue mich so auf die Fans, auf jedermann und -frau im Paddock, trotzdem möchte ich natürlich mein Bestes geben. Wir werden sehen. Ich bin selbst gespannt auf Loket. Es gibt aber keinen Plan.

Sie kennen jeden Zentimeter der Strecke im Schatten der Burg von Loket. Es werden Sie sicher Tausende Slowenen anfeuern. Vorteil Gajser?
Nicht unbedingt. Der Track in Loket ist knifflig, birgt viele Risiken. Es gibt wenig Traktion, definitiv ist es nicht eine meiner Lieblingsstrecken. Die Atmosphäre allerdings dort ist fantastisch, Massen von Slowenen reisen jedes Jahr an. Ich habe gehört, das soll auch dieses Jahr so sein … (*lacht*). Ich werde schon etwas vorsichtiger als gewohnt agieren, aber mein Bestes geben.

Verfolgen Sie die WM? Wird Prado Weltmeister?
Ich habe nicht viel von der WM bisher gesehen, ich kann nicht lange hinschauen. Nur die Highlights und die Resultate. Wenn alles normal verläuft, sollte Prado gewinnen, aber natürlich kann noch einiges passieren. Prado verdient hundertprozentig den Titel, nach dem, was er bis jetzt gezeigt hat in dieser Saison. Jeffrey hat wieder großes Pech gehabt, wieder eine Saison mit Verletzung. Ich wünsche ihm, dass er schnell wieder gesund wird und Rennen fahren kann.

Immer wieder diskutiert wird das neue Qualifikationsformat inklusive Punktvergabe. Was halten Sie davon?
Es ist auf jeden Fall sehr interessant zu beobachten. Die Jungs geben alles, um zu punkten, und das könnte am Ende möglicherweise den Ausschlag geben. Das ist schon eine große Veränderung. Auf der einen Seite ist es prima, weil du mehr Punkte sammeln kannst. Andererseits erhöht sich die Belastung bei nun drei echten Rennen enorm, davor waren die Samstage eher ruhig. Ein fünfter Platz war für den Start eigentlich immer okay. Aber das wären jetzt halt nur 5 Punkte – und das bei 18 GP, da kommt was zusammen. Für mich als Fahrer heißt das, immer voller Fokus, wenn das Gatter fällt. Keine Zeit mehr zum Verschnaufen. ■

Tim Gajser

Geburtstag: 08. Sept. 1996
Geburtsort: Ptuj/Slowenien
Herkunftsland: Slowenien
Team: HRC Honda MXGP

KARRIERE
2015: Weltmeister MX2
2016: Weltmeister MX2
2019: Weltmeister MXGP
2020: Weltmeister MXGP
2022: Weltmeister MXGP
2023: verletzt, kein Einsatz

Hobbys: Mountainbiking, Fußball, Jet Skiing

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Bentley

1960 Bentley S2 Continental Coupé, völlig original, 1. Lack ! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

BMW

1956/59 BMW 507, bis 2 Mio. EUR. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

365 GT4 2+2, Bj. 1974, braun/tan, Lack/Innenau. neu, 84.900,- €, 308 GTSi 1982, rot/schwarz, Motor überholt, 67.900,- €, H-Kennz., Tel. 0152/34230499

Jensen

Interceptor Mk I, Bj. 1968, Restaurierungsbedarf, Substanz gut, Gutachten vorhanden. office@industriewert.de, 0211/5615920

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

1961 Maserati 3500 GT Vignale Spyder, Matching Numbers, Matching Colors, Maserati Certificate of Origin & Foglio di Montaggio, Borrani Felgen, gefragte Vergaserausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Mercedes

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60451

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

1962 Mercedes-Benz 300 SL Roadster, Matching Numbers, sehr gute originale Substanz, Scheibenbremsen ab Werk. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

1960 Mercedes 300 SL Roadster, Matching Numbers, 39 Jahre in Vorbesitz. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

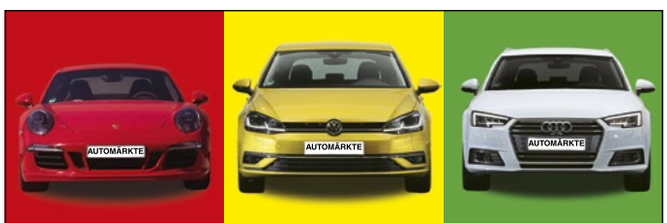
2008 Mercedes SLR McLaren Roadster, nur 520 gebaute Exemplare, Servicehistorie. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

G-Klasse, 230 GE-300 GD, 40 x top Auswahl ab € 39.900,-. Bernard Handelsges. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60461

Porsche

2003/06 Porsche Carrera GT, nur Original ! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, suchen, finden und kaufen →

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

1973 Porsche 911 2.7 RS Lightweight (M471), lückenlose Historie, aufwendig restauriert, seltene Leichtbau Ausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de

Cayenne GTS Coupé, EZ 02.2023, 3500 km, hochwertige Ausst., neuw., unfallfrei, 148.000,– € (MwSt. awb.). Tel. 0171/6236063

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

911 Carrera Coupé, Baureihe 991, 3,4 Ltr., 350 PS, 7-Gang Schaltgetr., rubinrot-met., EZ 04/2012, TÜV 05/2025, 9910 km, Erstbesitz, unfallfrei, 85.000,– €. Privat. Tel. 030/8261251

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

VW

VW Golf GTI Clubsport, Neufahrzeug, 20 Extras, ohne Zul., 0 km, NP 51.000,- €, Preis 39.900,- €. Tel. 0162/3203533

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

!!! Förderer für HERZBLUT-PROJEKT gesucht !!! www.V8-connection.com

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 31/23

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

WILHELM

Hollywood in Silverstone: Die Startaufstellung des britischen Grand Prix wurde zur Filmkulisse für Brad Pitt und Co.

Nicht Rundstrecke, sondern Rallye

Thema Tracklimits in der F1 MSa 30/2023

Wenn es um die besten Startplätze und Platzierungen geht, nehmen Rennfahrer den kürzesten oder schnellsten Weg. Das liegt in der DNA der Fahrer. Strafen für Tracklimit-Vergehen ärgern jeden. Das Team, die Fahrer und die Fans, die sich nicht mehr auf Ergebnisse verlassen können, weil sich hinterher die Platzierungen durch Zeitstrafen ändern. Also wieder Kiesbetten einbauen? Es geht meines Erachtens viel einfacher und billiger: Lasst hinter den Kerbs noch einen halben Meter Asphalt, sodass MotoGP-Fahrer nicht gleich stürzen. Danach ein zwei Meter breiter Grasstreifen. Danach wieder Asphalt, welcher bei einem Abflug die besten Verzögerungswerte bietet. Damit wäre das Problem kostengünstig und sicher gelöst.

Bernhard Burkert
D-82178 Puchheim

Ein Bild sagt mehr als tausend Worte. Auf dem MSa-Cover fährt der Rennwagen vollständig neben der weißen Linie und damit abseits der ausgewiesenen Strecke. Das ist nicht mehr Rundstreckensport, sondern Rallye. Dieses Problem hat sich der Motorsport selbst geschaffen. Es muss doch bautechnisch möglich sein, die Fahrer wieder zu zwingen, innerhalb der beiden weißen Linien zu fahren. Wer mit mehr als einer Radbreite die Streckenbegrenzung überfährt, muss eine solche Unruhe in sein Fahrzeug bekommen, dass es zu Lasten der Rundenzeit geht. Sicherheit hin oder her – wo bleibt der Sport, wo die Infights, wo die Überholvorgänge? Früher haben sich die Fahrer nicht über die Streckenbegrenzung trauen dürfen, da sie sonst Gefahr liefen, überholt zu werden. Der „saubere“ Fahrer konnte attackieren.

Thorsten Köster
D-64579 Gernsheim am Rhein

Das leidige Thema Tracklimits hat diesen Grand Prix „versaut“. Lasst die Fahrer fahren, da wo Strecke liegt, aber Stunden nach dem Rennende ein Ergebnis deswegen zu ändern, ist eine Farce und in Zeiten von Hightech-Hilfsmitteln ein Armutszeugnis!

Karl-Heinz Dreweskracht
D-52477 Alsdorf

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Samstag, 15. Juli

13.10	SBK-WM Imola, Superpole (Aufz.)	Servus TV
13.45	GTWC Sprint Misano, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1**
14.00	SBK-WM Imola, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel E Rom, 1. Rennen **LIVE**	ProSieben
15.00	GT Masters Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
16.15	SSP-WM Imola, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
20.50	IndyCar Toronto, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*

Sonntag, 16. Juli

13.10	SBK-WM Imola, Superpole Race (Aufz.)	Servus TV
13.15	GTWC Sprint Misano, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1**
13.00	MX2-WM Loket, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	SBK-WM Imola, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.00	MXGP-WM Loket, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.30	Formel E Rom, 2. Rennen **LIVE**	ProSieben
15.00	GT Masters Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
16.15	MX2-WM Loket, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	MXGP-WM Loket, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
18.00	SSP-WM Imola, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
19.30	IndyCar Toronto, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
20.00	NASCAR Cup Series, Loudon **LIVE**	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 14. Juli

16.30	Truck-GP Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
16.50	Formel E Rom, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de

Samstag, 15. Juli

08.00	Formel E Rom, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
09.00	GTWC Europe Misano, 1. Qualifying **LIVE**	YouTube
09.15	Truck-GP Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
10.25	Formel E Rom, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
14.25	Formel E Rom, 1. Rennen **LIVE**	ran.de
17.45	Truck-GP Nürburgring, 3. Rennen **LIVE**	YouTube

Sonntag, 16. Juli

07.15	Super Formula Fuji, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
08.00	Formel E Rom, 3. Freies Training **LIVE**	ran.de
09.00	GTWC Europe Misano, 2. Qualifying **LIVE**	YouTube
10.25	Formel E Rom, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
11.30	ELMS Le Castellet, Rennen **LIVE**	YouTube
13.20	Truck-GP Nürburgring, 4. Rennen **LIVE**	YouTube
14.25	Formel E Rom, 2. Rennen **LIVE**	ran.de

*kostenpflichtig **kostenpflichtig, aber auch im kostenlosen YouTube-Livestream

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

15./16.07.	Formel E, Rom (2 Rennen)	I
15./16.07.	Truck-GP/ADAC GT Masters, Nürburgring	D
15./16.07.	GTWC Europe Sprint Cup, Misano	I
15./16.07.	NASCAR Xfinity/Cup, Loudon	USA
16.07.	IndyCar Series, Toronto	CDN
16.07.	European Le Mans Series, Le Castellet	F
16.07.	Super Formula, Fuji	J

Motorrad

13.07.	Langbahn-WM-Finale, Marmande	F
14./15.07.	SGP3- & Speedway-GP, Mallila	S
15.07.	Speedway-Paar-EM, Varkaus	FIN
15./16.07.	Superbike-/Supersport-WM, Imola	I
15./16.07.	Supermoto-WM, Pleven	BG
15./16.07.	Enduro-EM, Paolkuse	EST
16.07.	Motocross-WM, Loket	CZ
16.07.	Moto2-EM/JuniorGP, Barcelona	E
16.07.	Sandbahnrennen, Pfarrkirchen	D

Vorschau

ETRC

Truck-Grand-Prix: In der Eifel donnern wieder die Renn-Lkw über die Piste

PORSCHE

Formel E: In Rom erwartet den Elektro-Zirkus gleich zweimal eine Hitzeschlacht

INDYCAR

IndyCar: Die Stars der US-Serie machen einen Abstecher nach Toronto

DUCATI

Superbike-WM: Gehen die Ducati-Festtage beim Heimspiel in Imola weiter?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

INTERNATIONALER ADAC
TRUCK GRAND PRIX
EST. 1986

ADAC GT MASTERS

13.–16.
JULY 2023

NÜRBURGRING

RACING

GOODYEAR FIA ETRC
ADAC GT MASTERS
FFSA

INFORMATION AND TICKETS UNDER
TRUCK–GRAND–PRIX.DE

GOODYEAR FIA ETRC FIA EUROPEAN TRUCK RACING CHAMPIONSHIP

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

ADAC

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.